Skrzydlata POLSKA

NR 23 (309) • 4. VI. 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1,50 zł



W DNIU 26 MAJA WYSTARTOWAŁ DO LOTU TECHNICZNEGO BALON „SYRENA" AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO. BYŁ TO PIERWSZY LOT BALONU WOLNEGO W POLSCE OD 18 LAT.

Foto: B. Koszewski



PIERWSZY START „SYRENY"



DNIA 26 maja o godzinie 12.00 wystartował po raz pierwszy po osiemnastu latach balon wolny Aeroklubu Warszawskiego SP-BZA „Syrena". W koszu zajęli miejsca: pilot balonowy mgr inż. Walenty Nowacki oraz szef wyszkolenia aeroklubu Zdzisław Dudzik. Wzlot balonu obserwowany był z dużym zainteresowaniem przez przybyłych na lotnisko entuzjastów lotnictwa. „Syrena" po swym pierwszym locie technicznym lądowała o godzinie 15.50 w miejscowości Szwejki Nowe w okolicach Starej Wsi przelatując 67 km. Załoga balonu utrzymywała nieprzerwaną łączność radiową z lotniskiem. Szczegóły podamy w następnych numerach. (m)

Zdjęcie powyżej: końcowa faza napełniania balonu. Zdjęcie z lewej: kilka minut po starcie balonu, który skierował się w stronę Wisły. W koszu pilot Walenty Nowacki z podniesioną ręką. Za nim pilot Zdzisław Dudzik.

13 DIAMENTÓW

ZDOBYLI NASI SZYBOWNICY W DNIU 25 MAIA

SPRZYJAJĄCE warunki meteorologiczne w dniu 25 maja umożliwiły naszym szybownikom dokonanie szeregu przelotów otwartych i docelowych. Tym razem dały o sobie znać Lisie Kąty, skąd siedmiu pilotów, w tym dwóch Jugosłowian, wykonało przeloty rzędu 500 km, osiągając teren Czechosłowacji. Zasłużone od dawna pięćsetki uzyskali instruktorzy lisiokąckiej szkoły wyczynowej Józef Dankowski (trzeci diament). i Bernard Kopicki (drugi diament), którzy lądowali w Pradze (505 km). Stolicę CSR osiągnął również Jugosłowianin Bozidar Komac. W miejscowości Mlada Boleslavi, w okolicach Pragi, lądował pil. Gadomski (457 km), w Brnie Jugosłowianin Zvonimir Rajn (530 km), a w Raudnicy pil. Broda i pil. Hardt (494 km).

Ponadto z Lisich Kątów docelówki trzystukilometrowe wykonali piloci Łuszpiński, Kokot, Nowicki i Hodowiec. Inni szybownicy, którzy wystartowali z Lisich Kątów siadali: pil. Kwiatkowski w Opolu, pil. Woźny i pil. Wieczór w Środzie, a pil. Dominiak w Świdnicy.

Tego samego dnia pil. Dąbek zrealizował przelot docelowy z Białegostoku do Aleksandrowa koło Łodzi. Z Aeroklubu Gdańskiego wylecieli na przeloty piloci Wielgoszewski i Laus lądując w Lesznie.

Również warszawiacy nie przespali sobotniego dnia — pil. Roman Sochacki lądował w Pradze (CSR) zdobywając trzeci diament, a piloci Irena Kaniewska, Jerzy Jędrzejewski i Jerzy Śmielkiewicz wykonali docelówki do Wrocławia.

W sumie dzień 25 maja przyniósł polskiemu szybownictwu 3 diamenty za przelot 500 km i 10 diamentów za przelot docelowy 300 km, w tym uzupełnienie dwóch diamentowych odznak szybowcowych. Ponadto szereg pilotów uzyskało warunki do złotych odznak. Dzień ten był także sukcesem pilotów jugosłowiańskich, którzy wykonali przeloty pięciusetkilometrowe (13)

DEPARTAMENT LOTNICTWA CYWILNEGO WRACA DO DAWNEJ ROLI

PRZEPROWADZONA w 1951 roku reforma lotnictwa cywilnego, która doprowadziła do połączenia Departamentu Lotnictwa Cywilnego M. K. (a więc urzędu) z dyrekcją Polskich Linii Lotniczych „Lot" (a więc przedsiębiorstwa) w twór pod nazwą Zarząd Lotnictwa Cywilnego nie była — jak to mogliśmy już niejednokrotnie stwierdzić — rozwiązaniem szczęśliwym. Sprawy „Lotu" tak bardzo przytłaczały wszelkie inne, że w krótkim czasie Zarząd zatracił charakter władzy lotnictwa cywilnego i ograniczył się w zakresie czynności administracyjnych właściwe jedynie do wydawania świadectw sprawności technicznej statków powietrznych oraz licencji personelu lotniczego. Brak państwowego organu kierującego sprawami lotnictwa cywilnego dał się odczuć na wielu odcinkach, może jednak najwięcej w lotnictwie sportowym. Następstwem tego było m. in. lekceważenie przepisów i ogólne osłabienie dyscypliny lotniczej, której nie byli w stanie zapewnić ograniczeni w swych uprawnieniach zawiadowcy lotnisk (nota bene do dziś noszący jeszcze na czapkach emblematy „Lotu" zamiast godła państwowego).

W lipcu ub. roku rozwiązane zostało niefortunne „małżeństwo" urzędu z przedsiębiorstwem — jedyne tego rodzaju nie tylko w Polsce, ale chyba i na świecie. Wydzielona została osobna dyrekcja „Lotu", a w Zarządzie pozostały tylko sprawy należące do administracji państwowej.

Ostatnia reforma naczelnych władz transportu — połączenie Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego z Ministerstwem Kolei w jedno Ministerstwo Komunikacji przyniosła dalsze zmiany w urzędzie lotnictwa cywilnego. Na miejsce Zarządu powstał z dniem 1 marca br. Departament Lotnictwa Cywilnego M. K.

Urząd lotnictwa cywilnego wrócił nie tylko do dawnej nazwy, lecz i do swoich dawnych uprawnień. Ustawa z dnia 22 marca 1957 r. o zakresie działania Ministra Komunikacji mówi m. in. o nadzorze nad sportem lotniczym, których to zresztą czynności Departament Lotnictwa Cywilnego w pełni jeszcze nie wykonuje.

W lutym br. nastąpiła też zmiana na stanowisku szefa urzędu. Dyrektorem Departamentu Lotnictwa Cywilnego został inż. Jan Zwierzyński.

Departament ma przed sobą poważne zadania. Musi on w krótkim czasie nie tylko odrobić zaniedbania, ale zdobyć się na twórczą inicjatywę w wytyczeniu właściwego kierunku rozwoju naszego lotnictwa cywilnego. W szczególności chodzi tu o ustalenie zasad polityki rozwoju linii zagranicznych i współpracy w tym zakresie z obcymi przedsiębiorstwami. Poważną sprawą jest reforma prawa lotniczego i przestarzałych przepisów o ruchu, statkach i personelu. Pilne staje się wzmocnienie i usprawnienie nadzoru sprawowanego przez zawiadowców lotnisk i kontrolę cywilnych statków powietrznych nad lotnictwem sportowym. Powstaje problem lotnictwa cywilnego znajdującego się poza „Lotem" i aeroklubami (lotnictwo sanitarne, zwalczanie szkodników leśnych i rolnych, aerofotogrametria), który domaga się rozwiązania organizacyjnego itp.

Należałoby życzyć sobie, by te zadania były jak najszybciej wykonane.

„TRZMIEL"

NAJNOWSZY POLSKI ŚMIGŁOWIEC

W marcu br. pisaliśmy w Nr 10 (296) w rubryce „Podsłuchane" o krążącej w kołach lotniczych pogłosce, że najciekawszą polską konstrukcją śmigłowcową bieżącego roku będzie śmigłowiec z napędem odrzutowym. Przy okazji odbywającej się w Warszawie w końcu maja konferencji Techniki Rakietowej i Astronautyki dowiedzieliśmy się, że pogłoska ta nie była bynajmniej zmyślona. Śmigłowiec taki zbudowany został w Instytucie Lotnictwa i obecnie przechodzi próby.

Śmigłowiec nosi nazwę „Trzmiel". Konstruktorem jego jest mgr inż. Jerzy Kotiński, pracujący do niedawna w zespole inż. Żurakowskiego. Napęd za pomocą dwóch silników strumieniowych zabudowanych na końcach łopat. Twórcą silników jest kandydat nauk technicznych Stanisław Wójcicki.

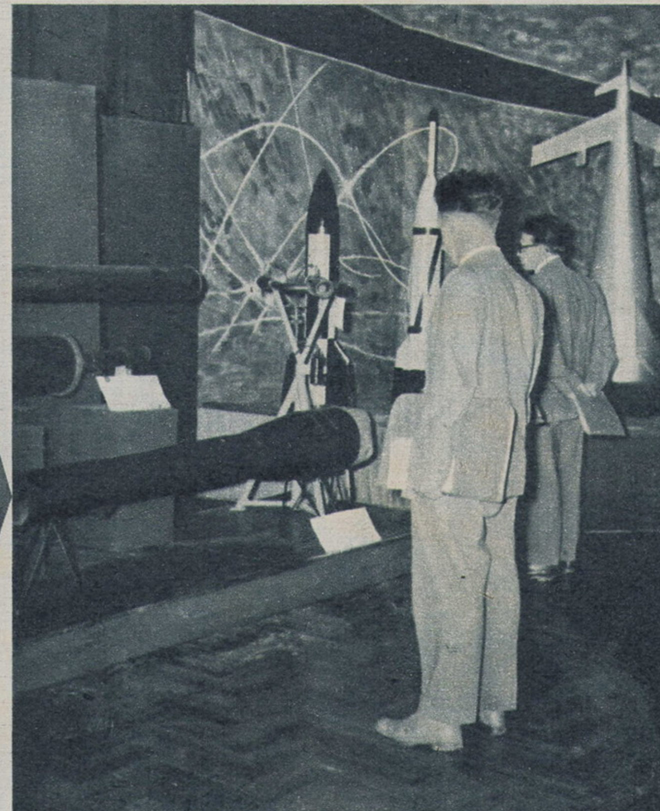
Warto tu wspomnieć, że śmigłowiec z napędem strumieniowym zbudowano dotychczas w dwóch zaledwie krajach na świecie — w USA i Holandii. Konstruktorzy nasi pracowali zatem na polu mało znanym, toteż jeśli „Trzmiel" spełni pokładane w nim nadzieje będzie to ogromny sukces naszych młodych techników.

Śmigłowce strumieniowe mają szereg cennych zalet, przede wszystkim taniość i prostotę. Śmigłowiec strumieniowy składa się z kilkakrotnie mniejszej ilości części niż śmigłowiec tłokowy podobnej wielkości. Znaczna bezwładność wirnika nośnego zapewnia śmigłowcowi duże bezpieczeństwo lądowań bezsilnikowych. Pokaźne zużycie paliwa powoduje, że śmigłowce strumieniowe stosowane są tylko do lotów krótkotrwałych.

Z niecierpliwością oczekiwać będziemy wiadomości o pierwszych lotach „Trzmiela". Wtedy niewątpliwie dowiemy się czegoś więcej o szczegółach konstrukcji śmigłowca i o pozostałych jego twórcach, ponieważ tak z konstruktorem śmigłowca jak i silnika współpracowały kilkuosobowe zespoły. Ciekawi jesteśmy również jak wypadnie porównanie właściwości latającego „Trzmiela" z właściwościami podobnych śmigłowców zagranicznych, jeśli pozytywnie — „Trzmiel" stać się winien możliwie szybko sprzętem uzytkowym i... artykułem eksportowym.

SP.

WYSTAWA ASTRON AUTYCZNA MUZEUM TECHNIKI



22 maja br., w dniu rozpoczęcia obrad Ogólnopolskiej Konferencji Techniki Rakietowej i Astronautyki, otwarta została wystawa astronautyczna, zorganizowana przez NOT i Polskie Towarzystwo Astronautyczne. Na zdjęciu — fragment wystawy. Na pierwszym planie z lewej — pulsacyjny silnik zaworowy. Szczegóły na temat konferencji oraz fotoreportaż z wystawy podamy w następnych numerach.

Foto — CAF

CO NOWEGO W WYDAWNICTWIE MON?

Z okazji jubileuszu Wydawnictwa MON zasłużonego wielce dla lotnictwa, odwiedziłem redaktora naczelnego działu IV tegoż wydawnictwa — majora Eugeniusza Banaszczyka. Wyjaśniam przy tym, że mjr Banaszczyk kieruje największym działem „produkującym" książki lotnicze w Wydawnictwie MON, wyjaśniam także, że redaktor nosi mundur lotniczy. O tym, że jest autorem wielkiej księgi pod tytułem „Na podbój nieba", nie wspominam, bo zapewne nasi Czytelnicy zdążyli się z jej bogatą treścią już zapoznać

*

Panie Majorze, co „lotniczego" działo się w pierwszym dziesięcioleciu Wydawnictwa MON?

Dziesiąta rocznica powstania Wydawnictwa jest okazją również do podsumowania dorobku w dziedzinie książki lotniczej. Wydawnictwo nasze, współpracując uprzednio z Ligą Lotniczą i Ligą Przyjaciół Żołnierza, a ostatnio z Aeroklubem PRL, zajmuje pod względem ilości wydawanych książek lotniczych pierwsze miejsce w kraju i jedno z pierwszych miejsc w Europie.

W ostatnim okresie uwidacznia się w Polsce rosnące zainteresowanie wydawnictwami lotniczymi, czego odbiciem jest stopniowy wzrost ich nakładów. Oczywiście, beletrystyka lotnicza cieszy się największą poczytnością, lecz wielkie stosunkowo powodzenie mają też wydawnictwa modelarsko-lotnicze.

Jaką pozycję lotniczą swego dziesięciolecia Wydawnictwo uważa za najlepszą?

Wątpię, czy dwóch ludzi w Polsce dałoby na to pytanie jednakową odpowiedź. Proszę mi wybaczyć, że jej nie udzielę. Swoją drogą warto chyba za pośrednictwem „Skrzydlatej" zapytać miłośników książek lotniczych, która z nich najbardziej im odpowiadała. Czy zbliżające się święto lotnictwa nie byłoby po temu pewną okazją?

Warto się nad tym zastanowić. A czy z okazji tego święta Wydawnictwo przygotowuje coś interesującego?

Można mówić raczej o tym, co się w niedalekiej przyszłości ukaże. W końcu maja poprzez „Ruch" dotrze do czytelników broszura. M. Wyszkowskiego pt.: „Polskie skrzydła nad Anglią". Tematyce tej poświęcona będzie również książka Bohdana Arcta: „Niebo w ogniu". Prócz tego zobaczymy „Latające modele szybowców" W. Niestoja oraz w końcu roku „Kalendarz Lotniczy" w nowym opracowaniu.

A co będziemy czytać w roku następnym?

Mogę wymienić niektóre tytuły, o wszystkich zaś pozwolimy sobie poinformować „Skrzydlatą" później. Tak więc, ukaże się: wznowienie „Ku najjaśniejszej z gwiazd" B. Pomiana, „Siedmiu z Halifaxa — J" Pawlikowskiego, „L-59" J. Meissnera, „Zakon potrójnej mewy" Dąbkowskiego. Z książek zaś specjalistycznych: „Samoloty świata" Arcta, „Higiena lotnicza" doktora Kornaszewskiego oraz „Szybowce i ich obsługa" W. Janicy i L. Pitucha.

Zainteresowanie czytelników wzbudzą na pewno takie dwie książki, jak wspomnienia wojenne czołowego francuskiego pilota myśliwskiego Clostermanna pt.: „Wielki cyrk" i słynnego lotnika angielskiego Guy Gibsona „Przed nami wrogi brzeg". Dwie te książki otwierają cykl wspomnień najlepszych lotników II wojny światowej, który zamierzamy kontynuować w latach następnych.

Na zakończenie jeszcze jedno skromne zapytanie. Ponieważ kontakt mój z Wydawnictwem MON datuje się prawie od 10 lat, a więc obchodzimy jak gdyby podwójny jubileusz — proszę o zdradzenie tytułów moich najbliższych prac, które zostaną wydane?

Nie jest to wcale tajemnica. Jeszcze w tym roku spodziewamy się wydać „1 000 słów o lotnictwie", której to pionierskiej pracy jest Pan współautorem obok Świdzińskiego i Mańkowskiego. Już niedługo powinny być wydrukowane wycinanki redukcyjne śmigłowca SM-1 i Ił-14, no i... czekamy na oddanie przez Pana do druku „Przeglądu najciekawszych konstrukcji małego lotnictwa".

Bardzo dziękuję za informacje, które niewątpliwie zaciekawią naszych Czytelników i życzę w roku jubileuszowym Wydawnictwa MON jeszcze więcej książek, na które czekają zawsze Czytelnicy „Skrzydlatej".

PAWEŁ ELSZTEIN



Mjr E. Banaszczyk w karykaturze W. Dybczyńskiego.

MIGAWKI Z PRZELOTU DO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

RACHUNEK SUMIENIA

Godzina 11.30. Za chwilę minę granicę. Jaką mam pewność zrobienia pięćsetki? W niecałe dwie godziny przeleciałem 190 kilometrów. Średnie wznoszenia poniżej 2 m/sek. Podstawa chmur powoli podnosi się, sięgając 1 100 m. Wygląd nieba na wschodzie wróży dobre warunki. Wiatr także niczego sobie. A jeżeli to wszystko skończy się po dalszych 100 km? Czy dla trzystu kilometrów warto przekraczać granicę? Ten krótki rachunek sumienia przemawia jednak za dalszym lotem. Zaczynam sobie przypominać rosyjskie słówka.

NAWIGACJA

Mapa skończyła się zaraz za Wołkowyskiem. Lecę w nieznane. Kurs wyznaczają pędzące po ziemi cienie chmur. Około 13.30 zarysowuje się na horyzoncie plama jakiegoś miasta. To chyba Mińsk. Moje wątpliwości rozwiewa znajoma sylwetka szybowca na jednym z lotnisk. Przed dwoma laty podarowaliśmy Aeroklubowi Mińskiemu „Bociana". Stoi teraz wśród krzewów obok niekończących się szeregów „Jaków-18". Po jakimś czasie tracę z oczu zarysy miasta. Wspominam Andrzeja Ziemińskiego. Jego długo utrzymujący się rekord padł. Gdzie są teraz pozostali koledzy?

NIE TE ZWYCZAJE

Wszędzie, czy to na wsi, czy w mieście otaczano nas troskliwą opieką. Na ogół wszystkie rozmowy z tak zwanymi czynnikami kończyły się zapytaniami: czy nie jesteśmy przypadkiem głodni jak nas karmią, jak nam się podoba mieszkanie, czy dobrze odpoczywamy itd. Codziennie z rana odwiedzał mnie dyrektor Orszańskich Zakładów Gastronomicznych. Na moje zapewnienia, że jedzenie jest smaczne, obfite, elegancko i na czas podane kręcił głową i przepraszał, że nie jest jeszcze tak, jak on uważa, że być powinno. Nie jestem przyzwyczajony do takiego traktowania konsumenta (brrr, co za słówko). Wizyty te żenowały mnie. W Warszawie dyrektorzy przyjmują w sprawach skarg i zażaleń raz w tygodniu po dwie godziny.

CO BYŁO NA IMIENINACH?

W niedzielę był Dzień Prasy, we wtorek Dzień Radia. We czwartek obchodziliśmy Święto Zwycięstwa. Dzięki nam w Mohylowie odbyła się jeszcze jedna uroczystość. Gospodarze przypadkiem dowiedzieli się, że w środę Staszek Majerowski obchodzi imieniny. Było przyjęcie. Staszek twierdzi, że długo będzie je pamiętał. Na początku składano życzenia, potem poproszono do stołu. Reszty sobie nie przypomina.

MODA

Andrzej twierdzi, że Związek Radziecki mógłby wiele metrów materiałów zaoszczędzić gdyby wszyscy obywatele przywdziali nieco węższe spodnie. Na razie szerokość jest imponująca. Cały but kryje się w fałdach materii. Nie trudno sobie wyobrazić jakie zainteresowanie wzbudzały Wieśka i Lucyna prezentując wąskie „szmutki". Kobiety w spodniach. Niespotykane. W „Uniwermag'u" podeszła do naszej (nieco hałaśliwej) gromadki starsza niewiasta i grzecznie zwróciła się do Wieśki, że nosić spodnie... „eto żenszczynie nie połagajestia". Uspokoiliśmy ją, że to nie żaden wybryk miejscowej egzystencjalistki, tylko u nas tak kobiety ubierają się, a my jesteśmy z Warszawy. Odetchnęła z ulgą, pożegnała się i odchodząc posłała nam uśmiech politowania. Może miała trochę racji...

WANIA

Wieśka spadła w okolicy Mińska, to też umieszczono ją w hotelu, do którego reszta przelotowców ściągała dopiero pod koniec tygodnia. Miała dużo czasu na zwiedzanie miasta. Nie robiła tego samotnie. Wiemy, że on nosił imię Wania, ale kto to był, jak wyglądał? Dlaczego Wieśka wybrała sobie na pamiątkę lalkę-mongołkę? — Hmm...

RYBKI

Od kiedy go poznałem, zawsze polował na pięćsetkę. Jest warszawiakiem, ale w lecie łatwiej spotkać go w Lesznie, Wrocławiu, Lisich Kątach czy Ostrowie. W piątek poczuł zbliżające się „nieziemskie warunki" i korzystając z okazji poleciał do Lisich. Nie pomogły perswazje młodej żony i kolegów. Romek S. w swych postanowieniach jest niezłomny.

— Jak nie dopisze pogoda — pójdzie się na rybki. Taakie węgorze są w Osie. — słowom Romka towarzyszy znany wędkarski gest.

W niedzielę wieczorem ze stromego brzegu Dniepru obserwuję milczące zastępy amatorów spinningu. Tu są okonie!

A. B.



DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

W SPRAWIE KORESPONDENCJI ZAGRANICZNYCH

Obserwuję wysiłki nad podniesieniem poziomu „Skrzydlatej Polski" i mogę z prawdziwą przyjemnością stwierdzić, że nasz lotniczy tygodnik staje się coraz ciekawszy, wszechstronniejszy, na lepszym poziomie graficznym. Jest jednak jedna przeszkoda, która uniemożliwia drukowanie oryginalnych korespondencji z różnych zakątków świata. Jest to brak w odległych od Polski krajach stałych korespondentów — na których nie wiem czy prędko pismo będzie się mogło zdobyć. Proponuję jednak takie oto wyjście z tej kłopotliwej sytuacji. Po zakończeniu wojny lotnicy polscy zgrupowani w Anglii rozproszyli się po całym świecie. Gdyby tylko drobna część z nich chciała nadsyłać korespondencje o tematyce interesującej pismo sprawa byłaby — choć częściowo — załatwiona. Mam wrażenie, że nic łatwiejszego jak honorować te prace w naszej walucie wskazanym osobom zamieszkującym w Polsce. Mnie np. osobiście najbardziej interesowałyby obszary o których najmniej w naszej prasie. Ameryka Południowa, Australia, Nowa Zelandia. Czy na tych terenach rozwija się lotnictwo sportowe (szybownictwo, spadochroniarstwo, baloniarstwo), jak jest finansowane itd. Wiem, że spora liczba dawnych lotników starała się dalej pracować w swoim ukochanym fachu (instruktorzy szybownictwa, inżynierowie i technicy lotniczy, piloci komunikacyjni). Przypuszczam, że nawet kiedy nie pracują bezpośrednio w lotnictwie, na pewno przejawiają zainteresowania w dziedzinie, której poświęcili całą swą młodość. Czy nie warto spóbować pomysłu otworzenia łam „Skrzydlatej" dla grona polskich pisarzy i korespondentów lotniczych b. członków PSP z różnych części naszego globu?

JANUSZ KĘDZIERSKI
dawny współpracownik londyńskich „Skrzydeł"

Pomysł nie jest wprawdzie nowy, gdyż od pewnego czasu czynimy wysiłki w tym kierunku. Mamy jednakże wiele trudności w uzyskaniu adresów Polaków — byłych lotników, zamieszkałych za granicą. Będziemy wdzięczni natomiast wszystkim tym, którzy będą nam je mogli udostępnić. Pomoże nam bowiem to w nawiązaniu odpowiedniej współpracy. Poza tym zwracamy się do wszystkich Polaków za granicą, którzy czytają „Skrzydlatą Polskę" o zgłaszanie chęci współpracy z nami w charakterze korespondentów zagranicznych na warunkach zaproponowanych powyżej przez Janusza Kędzierskiego.

KTO NAPISZE DO STUDENTKI HINDUSKIEJ?

Drogi Panie.

Jestem studentką hinduską studiującą anglistykę na Uniwersytecie w New Dehli. Chciałabym bardzo nawiązać korespondencyjną znajomość z młodym (18—25 lat) lotnikiem, najchętniej wojskowym lub szybownikiem.

Przepraszam równocześnie za kłopot jaki być może sprawiam moją prośbą i serdecznie dziękuję.

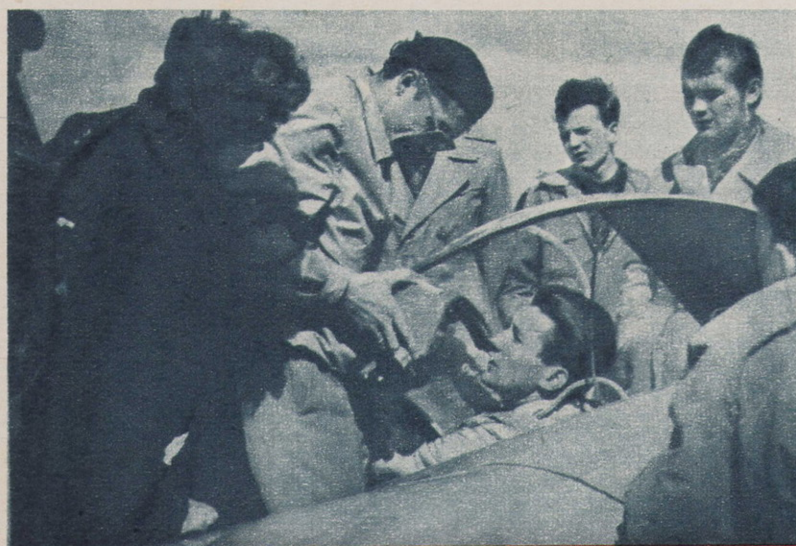
Miss INDIEA VAISH
1. Babar Road
NEW DELHI
India

Z prawdziwą przyjemnością spełniamy prośbę naszej miłej korespondentki z dalekich Indii. Przypuszczamy również, że panna Indiea nie będzie zbyt długo czekała na odzew ze strony naszych lotników. Listy radzimy pisać po angielsku.

PO DIAMENTY
DO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

Inż. SŁAWOMIR MAKARUK

PIĘKNA pogoda w dniu 5 maja ściągnęła na Gocław tłumy szybowników. Niestety silny wiatr z kierunków zachodnich uniemożliwiał wykonanie przelotów w granicach Polski, a zezwolenia na start do ZSRR aeroklub nie posiadał. Tylko pomocy gen. Frey-Bieleckiego i energicznej akcji kierownictwa AW należy zawdzięczać zezwolenie na lot do Związku Radzieckiego. Na przelot wypuszczono wszystkie nadające się do tego szybowce posiadane przez aeroklub, 4 „Jaskółki", 4 „Muchy", 1 „Żuraw" i 1 A-9. Warunki atmosferyczne umożliwiały start już o 8 rano jednakże konieczność załatwienia zezwolenia i przygotowania sprzętu pozwoliły na pierwszy start dopiero o 9.30. Jako punkt docelowy zgłoszono Bobrujsk. Ze względu na brak map terenów radzieckich, prawie cały przelot należało wykonywać lecąc tylko na busolę. Ponieważ w takim przypadku osiągnięcie punktu docelowego jest raczej problematyczne postanowiliśmy przelot potraktować jako otwarty. Szybowce odchodziły od lotniska w wachlarzu kursów zawartych między trasą na Bobrujsk, a trasą na Mińsk—Orsza.



Około trzydziestu szybowników przybyło 5 maja na lotnisko. Ze względu na brak szybowców mogli tylko śledzić start swych kolegów, zamiast lecieć razem z nimi. W kabinie Wiktor Sznurowski w rozmowie z tymi, którzy zostali na lotnisku.

Gdy startowałem (10,23), nad lotniskiem utworzyły się już wyraźne szlaki cumulusów. Po osiągnięciu podstawy chmur (900 m) w 3 metrowym wznoszeniu „odszedłem" kursem na Bobrujsk. Pierwszy odcinek trasy do Bugu przeleciałem pod szlakiem prawie nie krążąc. Za Bugiem szlaki poprzerywały się tworząc krótkie 5—10 kilometrowe odcinki. Taki rodzaj zachmurzenia utrzymał się potem na prawie całej trasie. Średnie wznoszenia wynosiły 2 do 2,5 m/sek, ale maksymalne dochodziły do 6 m/sek.

Podstawa chmur rano znajdowała się na 800—900 m, potem podniosła się do 2 200—2 500 m. Czasami na trasie można było zauważyć wypiętrzenia. Na przykład Gawęcki w okolicach Mińska wykręcił 3 000 m. Jednak podstawowe zachmurzenie tworzyły płaskie cumulusy zbliżone do Cu humilis. Silne wznoszenia i duża prędkość wiatru (średnio 40 m/sek) pozwalały na osiągnięcie prędkości przelotowych rzędu ponad 100 km/h prawie na 3/5 trasy.

Mniej więcej po godzinie lotu dzięki właściwościom przelotowym A-9 udało mi się przegonić jedną „Jaskółkę" i znów leciałem samotnie. Niesamowite wrażenie robił odcinek trasy nad bagnami między Berezą i Słuckiem, a potem w rejonie Osipowicz. Miejscami trudno było doszukać się jakiejś drogi czy zabudowań. Ze względu na bagna oraz dlatego, że nasza grupa nastawiła się przede wszystkim na wykonanie pięcsetki, a nie rekordów, lecieliśmy raczej ostrożnie. Układ warunków był taki, że pozwalał na przebywanie dużych odcinków po prostej. Najpierw nabierało się wysokości lecąc na minimalnej prędkości pod odcinkiem szlaku, a następnie na niezbyt dużej prędkości (110—130 km/h) ze względu na wiatr, przeskakiwało się do następnego odcinka szlaku. W rejonie Osipowicz dogoniłem grupę składającą się ze Sznurowskiego, Bajewskiej i Wodzyńskiego. Ponieważ wznoszenia zaczęły przerzedzać się (16 wg czasu moskiewskiego) oraz ze względu na możliwość samotnego lądowania w bezludnych, bagnistych okolicach postanowiłem przyłączyć się do tej grupy nadając jej tylko nieco większe tempo, niestety nie wytrzymał go lecący na „Musze - 100" Sznurowski i dalszą część przelotu odbywaliśmy w trójkę. Wkrótce po tym przelecieliśmy rzekę Berezynę w odległości około 30 km od Bobrujska.

Ze względu na brak mapy i co za tym idzie pewności czy jest to rzeczywiście punkt docelowy polecieliśmy dalej. Warunki słabły coraz wyraźniej i szybkie wyszukiwanie wznoszeń wymagało zespołowej akcji. Można powiedzieć, że za Osipowiczami średnie wznoszenia spadły do 1 m/sek. Dniepr przekroczyliśmy w miejscu położonym o 20 km na południe od miasta Bychów. Za Dnieprem warunki termiczne uległy dalszemu pogorszeniu. Chmury zanikały od północy, dalszą drogę przebywaliśmy na półmetrowych wznoszeniach. Pomimo późnej pory za nami po drugiej stronie Dniepru i na południu widniały cumulusy, lecz nas one nie interesowały, a te na południu były niestety nieosiągalne. Z ostatniego komina odlecieliśmy na 700 m w odległości 25 km od Dniepru. Wiatr osłabł prawie zupełnie. Lądowaliśmy o godz. 19.50 wg czasu moskiewskiego na polach kołchozowych we wsi Szałamy pod Sławgrodem, uzyskując najlepszy wynik dnia. Grupa kolegów, która leciała bardziej na północ również natknęła się na wcześniejsze zanikanie wznoszeń za Dnieprem i tak np. Adam Brzoza musiał lądować z tego powodu o 1,5 godziny przed nami w okolicach Orszy. Prawdopodobnie gdybyśmy lecieli bardziej na południe, w kierunku Homla, moglibyśmy osiągnąć większe odległości. Podczas naszych przelotów warunki meteorologiczne nie zostały wyzyskane w pełni, a to ze względu na późny start i ostrożny lot zwłaszcza nad bezludnymi obszarami Polesia. Analizując warunki tego dnia wydaje się, że startując półtorej godziny wcześniej i lecąc trochę po „ryzykancku" można było uzyskać odległość rzędu 900 km.

*

Od momentu wylądowania zaczyna się odrębny okres naszej niecodziennej przygody, którą każdy z nas przeżywał na swój sposób w zależności od tego, gdzie wylądował. Jeżeli chodzi o naszą trójkę, która lądowała koło Sławgrodu to pierwszej pomocy i gościny udzielili nam kołchoźnicy ze wsi Szałamy. Na polach ich kołchozu stały nasze szybowce, aż do czasu odlotu na lotnisko aeroklubu w Mohylowie. Ze wsi Szałamy przewieziono nas do Sławgrodu odległego o 7 km, gdzie spędziliśmy 5 dni. Tam zaopiekowała się nami miejscowa organizacja DOSAAF. Wszędzie spotykaliśmy się z gościnnym przyjęciem, między innymi zaproszono nas na wieczorek urządzony przez miejscową młodzież. Na zakończenie poproszono abyśmy opowiedzieli coś o Polsce i zaśpiewali... „Cichą wodę", jedną z najmodniejszych tam piosenek. Niestety tego drugiego życzenia nie byliśmy w stanie spełnić, co zresztą nie zepsuło miłego nastroju, jaki się wytworzył. Byliśmy również gośćmi miejscowej szkoły. Dzieci z równie wielkim zainteresowaniem wypytywały nas o szczegóły lotu i o to, jak wyglądają polskie pieniądze. Resztę czasu spędziliśmy na opalaniu się nad brzegiem rzeki Sosz (dopływ Dniepru). Jedynym mankamentem miłego pobytu w Sławgrodzie była tylko niepewność terminu transportu powrotnego oraz brak wieści o naszych kolegach. Wiedzieliśmy tylko, że jakieś szybowce lądowały między innymi w Mohylowie, Bychowie, Orszy, ale dokładnych danych i nazwisk nikt nie potrafił nam udzielić.



Wola instruktor Zygmunt Redas. „Mucha-ter" jest już gotowa do startu. Jan Gawęcki robi krok diamentowy z polskiej ziemi... wysiądzie z szybowca dopiero na terenie Związku Radzieckiego.

Czwartego dnia pobytu przyjechał do nas kierownik aeroklubu w Mohylowie wraz z kilkoma instruktorami i mechanikami. Obejrzeli nasze szybowce i pola do startu. Nazajutrz przyleciał samolot PO-2, który przeholował nas po kolei do Mohylowa. Sporo kłopotu sprawił hol A-9, który w miękkich polach kołchozowych ył brzuchem głębokie bruzdy. Dopiero prawie wieczorem, po znalezieniu odpowiedniejszego pola, udało się nam wystartować ze Sławgrodu. Nie od rzeczy będzie powiedzieć kilka słów o sposobie holowania szybowców stosowanym w tamtejszych aeroklubach. Stosuje się do tego samoloty PO-2 rzadko Jak-12. Linka na samolocie jest zamocowana mniej więcej w środku ciężkości, a urządzenie mocujące linkę na samolocie jest zaopatrzone w wiatraczek obracany przez prąd powietrza, który po odczepieniu się szybowca zwija linkę. Jako lina holownicza jest używana linka stalowa o średnicy 4 mm i długości ponad 100 m. Ponieważ dowiedziano się, że latamy na linkach krótszych, dla nas zrobiono specjalne linki o długości 60—80 m. Oczywiście przy takich długościach start z przygodnego terenu mimo wszystko był utrudniony.

W Aeroklubie Mohylowskim przyjęto nas niezwykle serdecznie szkoda, tylko że nie zastaliśmy tam już Stasia Majerowskiego, który po hucznych imieninach poprzedniego dnia odleciał do Mińska, gdzie był punkt zborny całej naszej dziesiątki.



Piloci — Bogusław Wodzyński i Wiesława Łanecka w rozmowie z radzieckim milicjantem na skrzyżowaniu ulic w centrum Mińska. Oczywiście nasze szybowniczki paradujące w spodniach były tam pewnego rodzaju sensacją.



Przy „Jaskółce" na lotnisku w Mińsku: Jan Gawęcki, Sławomir Makaruk i Adam Brzoza. Jak widzimy na zdjęciu, nasi przelotowcy zaopatrzyli się w słomkowe kapelusze.



Podczas dłuższej dyskusji na lotnisku w Mińsku. Od lewej stoją: Adam Brzoza, Zygmunt Redas, Sławomir Makaruk, dziennikarz radziecki oraz dwaj piloci Aeroklubu Mińskiego.



Naczelnik portu lotniczego w Mińsku w rozmowie z pilotem „Żurawia" Romualdem Bajewskim. Niewątpliwie było o czym rozmawiać, tym bardziej gdy się przyleciało z Polski.

Aeroklub Mohylowski jest nastawiony przede wszystkim na sport samolotowy jak zresztą większość aeroklubów w ZSRR. Szybownictwo odgrywa tu raczej drugorzędną rolę po samolotach i spadochroniarstwie, dowodem czego jest słabe wyposażenie w sprzęt. Podstawowym i często jedynym szybowcem jaki znajduje się w aeroklubach jest szkolny, dwumiejscowy A-2.

Nazajutrz po obejrzeniu miasta, które jest pięknie położone nad Dnieprem i bardzo zazielenione, odlecieliśmy do Mińska. Hol na trasie Mohylow—Mińsk pozostanie na długo w naszej pamięci. Silna turbulencja (wznoszenia na holu dochodziły do 6 m/sek) i długie stalowe linki solidnie dały się we znaki zarówno nam jak i naszym holownikom. Lądowaliśmy na mińskim lotnisku komunikacyjnym. Oczekiwała nas tam reszta kolegów; nas ściągnięto jako ostatnich. W Mińsku wzbudzaliśmy zainteresowanie nie tylko miejscowej prasy, ale przede wszystkim ludności. Największy podziw, a czasem nawet zgorszenia wzbudzały spodnie naszych koleżanek. Miejscowy DOSAAF załatwił nam hotel i trochę pieniędzy, mogliśmy więc ze spokojem zwiedzać Mińsk i skracać sobie oczekiwanie. Ze strony aeroklubu opiekował się nami instruktor Goriuczkow. Aeroklub Miński jest posiadaczem polskiego szybowca „Bocian", który cieszy się tutaj dużym uznaniem. Poza tym w aeroklubie znajduje się szybowiec A-2, a podobno w niedługim czasie mają nadejść szybowce zakupione w Czechosłowacji (przede wszystkim „Pioniery").

Mińsk jest miastem bardzo zazielenionym i nowym. Zniszczone podczas wojny centrum miasta jest zupełnie odbudowane, wiele jest parków i ogrodów. Najbardziej uderza przybysza z Polski czystość na ulicach. Nie widać papierków i śmieci, na niedopałki papierosów są specjalnie poumieszczane skrzyneczki. Chuligana lub pijaka robiącego awanturę spotyka się bardzo rzadko. Wykroczenia tego rodzaju są podobno karane pracą przy sprzątaniu własnej ulicy. W Mińsku oraz w miejscowościach, w których przebywaliśmy natrafialiśmy na wielu Polaków. Jedni z nich już wracają do Polski inni chcieliby wrócić. Wszyscy pytali nas z zaciekawieniem jak się żyje w Polsce, pracuje, ile się zarabia.

Dnia 12 maja przylatują nasi holownicy i następnego dnia odlatujemy przez Wilno do Warszawy, żegnani przez miejscową prasę i władze lotnicze. Bardzo żałowaliśmy, że nie mieliśmy czasu na obejrzenie Wilna. Z powietrza wygląda ono ślicznie, stare zabytkowe budowle toną w zieleni, przez którą obramowana wysokimi brzegami przewija się błękitna wstęga Wilii. Niestety pobyt na lotnisku w Wilnie trwał tylko 40 minut, potem start do Warszawy, do której dolecieliśmy o zmierzchu.

Tak zakończyła się nasza niecodzienna wyprawa po diamenty. Mamy nadzieję, że nie ostatnia i nie jednostronna. Z wielką radością gościlibyśmy sympatycznych szybowników z Mohylowa i Mińska, tym bardziej że — jak mieliśmy możność przekonać się — moglibyśmy przekazać im wiele z dotychczasowych doświadczeń polskiego szybownictwa.

REKORDZISTA ŚWIATA
WIKTOR ILCZENKO
O PRZELOCIE POLSKICH SZYBOWNIKÓW

W wywiadzie udzielonym redakcji gazety „Sowietskij Patriot" (Nr 38 z dnia 12 maja) z okazji przelotu dziesięciu szybowników warszawskich do ZSRR, Zasłużony Mistrz Sportu Wiktor Ilczenko powiedział: „Sukces polskich szybowników zasługuje na dużą uwagę. Sportowcy warszawscy swym grupowym przelotem jakby zapowiedzieli atak na rekordy świata. Wyzwanie to śmiałe, ale uzasadnione i potrzebne.

W 1958 r. w Polsce odbędą się VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Kierownictwo sportu lotniczego PRL organizując takie masowe przeloty daje szybownikom możliwości poważnego treningu przed mistrzostwami świata.

Wykonany przelot jest pierwszą jaskółką przygotowań do tych największych zawodów.

Należałoby życzyć, aby kierownictwo naszego sportu lotniczego wyciągnęło właściwe wnioski z doświadczeń polskich przyjaciół i stworzyło niezbędne warunki do tego, żeby radzieccy szybownicy wyszli na start przyszłych mistrzostw świata w pełni przygotowani".

W zakończeniu wywiadu prasowego Wiktor Ilczenko przekazał szybownikom polskim w imieniu sportowców Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa — życzenia dalszych sukcesów.



Pilot samolotowy Polikarp Adamiec i Bogusław Wodzyński, rozmawiają z pionierami Mińska, którzy żywo interesowali się polskimi lotnikami.
Foto: A. MROCZEK i J. SZYMAŃSKI



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

We Włoszech dziennikarze lotniczy utworzyli swój odrębny związek (Unione Giornalistici Aeronautici Italiani).

*

W Porcie Lotniczym Londynu w końcu roku 1956 zarejestrowano 3 miliony pasażerów, co stanowi ponad 4% liczby podróżujących samolotami na całym świecie.

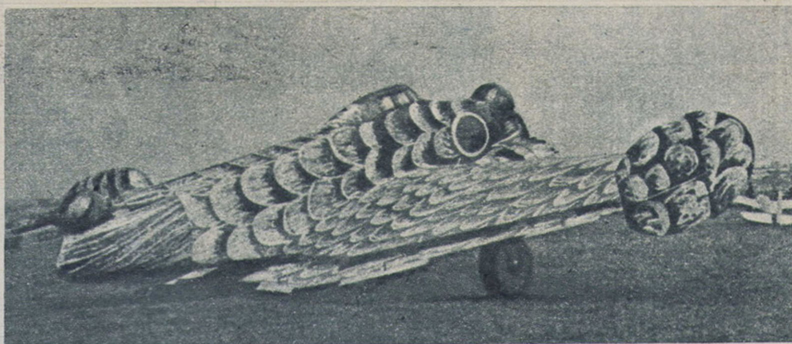
*

Inżynierowie i technicy amerykańscy rozpoczęli budowę lotniska zaledwie o 160 km od Bieguna Północnego. Lotnisko, którego długość wyniesie półtora kilometra, mieścić się będzie na wyspie Fletchera — olbrzymiej krze lodowej pływającej na wodach Oceanu Lodowatego Północnego. Zadanie ekipy techników polega na zrównaniu pełnego wypiętrzeń i załomów terenu przyszłego lotniska.

Ekipa posługuje się nową i oryginalną metodą: niwelowaną powierzchnię zakrywa się nieprzemakalnym płótnem, a następnie pompuje się pod nią gorące powietrze. Lód topnieje, a potem zamarza w gładką jak stół taflę. Pierwsze samoloty wylądują na nowym lotnisku już w przyszłym miesiącu. **(sz)**

ODRZUTOWCEM PO BŁĘDACH

W Nr. 17 „Skrzydlatej" w dziale „Odrzutowcem po świecie", podano błędnie przynależność samolotu Vickers „Viscount" do Linii Lotniczych towarzystwa Continental. Jak z pewnością spostrzegli uważni Czytelnicy, składane schodki prowadzą do „Viscounta" towarzystwa Capital Air Lines. Ponadto samolot Prestwick „Pioneer-2" nie jest samolotem produkcji amerykańskiej, lecz angielskim produkowanym w Szkocji i demonstrowanym obecnie w bazach armii USA.



BICZ — 14

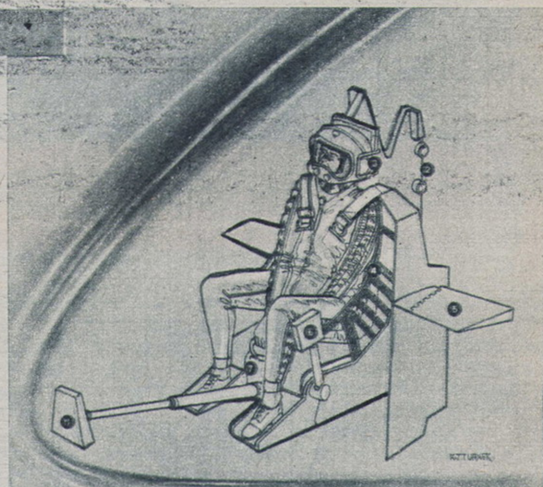
Wśród zdjęć archiwalnych znaleźliśmy oryginalną fotografię bezogonowca konstrukcji Rosjanina B. Czeranowskiego Bicz-14. Pomalowanie „ptasie" nadało mu osobliwą sylwetkę. 2 silniki M-11, prędkość 250 km/h. Pierwszy lot wykonano w 1937 roku na pokazach w Tuszyno.

NOWY FOTEL WYRZUCANY

Jak podaje czasopismo Interavia Nr 2/1957 opracowany w Zakładach Lockheed (USA) nowy, naddźwiękowy fotel wyrzucany typu „D" stał się ze względu na prostotę konstrukcji nieomal rewelacją. Problem gwałtownego uderzenia fali i powstających przyśpieszeń, rozwiązało proste urządzenie w postaci wysuniętego do przodu „łamacza fali" wywołującego powstanie tzw. stożka Macha. Jak wiadomo, wysunięte do przodu ostrze ciała lecącego z prędkością naddźwiękową wytwarza jak gdyby stożkowy obszar o zmniejszonej prędkości strumienia powietrza. I właśnie w cieniu tego stożka umieszczono pilota.

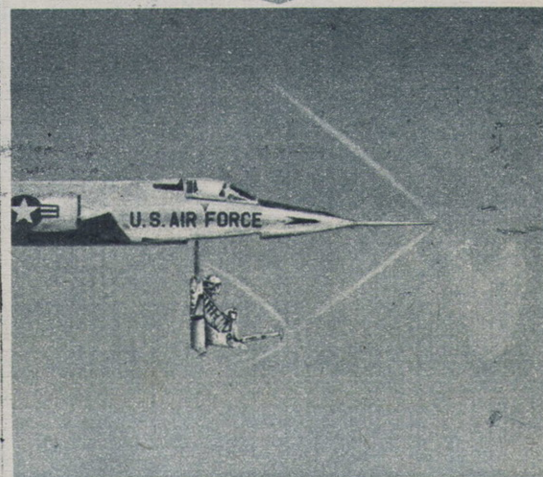
Doświadczenia przeprowadzone w tunelu aerodynamicznym wykazały, że ciśnienie spiętrzenia działające głównie na pierś pilota, zmniejszone zostało do 1/4 w porównaniu z ciśnieniem występującym w przypadku stosowanego dotychczas fotela wyrzucanego, a przyśpieszenia znajdują się w granicach, jakie znosi organizm ludzki. Fotel dla samolotów typu F-100, F-102, F-104 wyrzucany jest do dołu. W przypadku samolotów, w których przewidziano wyrzucanie górne (przez osłonę kabiny), po odpowiednim przebudowaniu kabiny możliwe jest także zastosowanie fotela typu „D".

Ażeby ustatecznić fotel, zamiast dotychczas stosowanego spadochronu stabilizującego umieszczono na przodzie „łamacza" ołowiany ciężar, przesuwający środek ciężkości fotela znacznie do przodu. Ponadto po obu stronach fotela znajdują się dwie płetwy o profilu klinowym. Z chwilą włączenia urządzenia wyrzucającego, nogi pilota automatycznie wciągane są na podnóżki fotela. W wypadku gdy koniecznym jest opuszczenie samolotu na małej wysokości lotu, dla uniknięcia zderzenia z ziemią, fotel wyrzucany jest w locie plecowym.



Części składowe fotela typu „D"

1 — wysuwany „łamacz fali z ołowianym ciężarem
2 — ślizgi i rolki głównej belki fotela
3 — ustalacze położenia głowy pilota
4 — pasy ustalające położenie ciała pilota w fotelu
5 — płetwy ustateczniające
6 — ustalacze prawidłowego położenia kolan
7 — uchwyt zapewniający bezpieczne ułożenie rąk.



NA ZDJĘCIU OBOK: Pilot po wyrzuceniu z samolotu. Na ostrzu kadłuba i przed fotelem widoczne są stożki Macha. (Rys. fotela w porównaniu z samolotem dla lepszego pokazania zjawiska nie jest we właściwej proporcji).

HISZPAŃSKI SZYBOWIEC WYCZYNOWY

HISZPANIA jest krajem, w którym rozwój szybownictwa jest oparty wyłącznie o kredyty państwowe. Znamienny jest fakt, że szybownicy tego państwa latają przeważnie na sprzęcie pochodzenia zagranicznego (niemieckie „SG", „Kranich", „Baby" i „Weihe"). W tych warunkach powstał prototyp szybowca „VC-1" (późniejszy „VC-101") opracowany przez inż. Emilio Gil Cacho i Filipa Garcia — Ontiveros. Koncepcja została oparta na udanych konstrukcjach zagranicznych i przyjęciu niemieckiej „Weihe" jako typu wyjściowego. Dostosowując się do obecnych wymagań, konstruktorzy zwiększyli obciążenie jednostkowe powierzchni i zmniejszyli lotki w celu uzyskania mniejszego oporu indukowanego. Wzięli również pod uwagę wygodę pilota w locie.

Profil płata Gö-549 przechodzi na końcu skrzydeł w Gö-626. Wznios 2°. Zwichrzenie wynosi $6,2^{\circ}$, (aerodynamiczne $4,2^{\circ}$, geometryczne 2°). Kąt zaklinowania $1,5^{\circ}$.

Płat konstrukcji drewnianej jest dwudzielny z dźwigarem głównym i pomocniczym. W części prostokątnej górny pas dźwigara głównego jest poszerzony tworząc w przekroju literę T. Skrzydła posiadają keson sklejkowy do dźwigara głównego, są oprócz tego pokryte całkowicie płótnem. Hamulce typu DFS z napędem popychaczowym, wysuwają się z górnej i dolnej powierzchni płata. Końcówki rury skrętnej napędu hamulca każdej połówki skrzydła zazębiają się o siebie (podobnie jak u „Weihe"). Napęd lotki spina się automatycznie przez co demontaż i montaż jest możliwy w czasie poniżej 10 min.

Konstrukcja lotek drewniana, kryta płótnem.

Kadłub konstrukcji skorupowej o przekroju owalnym. Tablica przyrządów pokładowych jest zaopatrzona w pełny komplet przyrządów ze sztucznym horyzontem włącznie. Nad tablicą przyrządów znajduje się stolik pokładowy, na którym pilot może położyć mapę itp.

W szybowcu zachowano odrzucane podwozie. W dalszej wersji przewiduje się wbudowanie kółka w kadłubie.

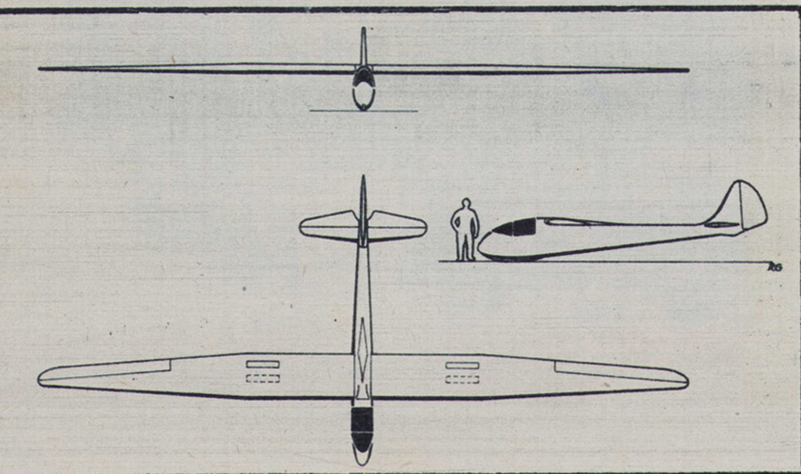
Godną uwagi własnością szybowca jest, że nie można na nim wykonywać korkociągu.

Szybowiec „VC-101" jest produkowany w warsztatach Instituto Nacional de Técnica Aeronautica „Esteban Terradas" (INTAET).

RG.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 18,0 m, długość — 8,15 m, pow. nośna — 17,15 m, wydłużenie — 19,0. **Ciężary:** Ciężar w locie — 340,0 kG, obciążenie pow. — 20 kG/m². **Osiągi:** Doskonałość — 31 — przy prędkości 78 km/h, min. prędkość opadania — 0,65 m/sek przy prędkości 73 km/h, prędkość opadania — 1,20 m/sek — przy prędkości 100 km/h, prędkość minimalna — 57 km/h.



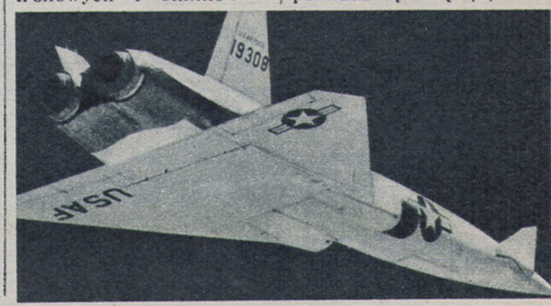
NOWOŚCI Z FILIPIN

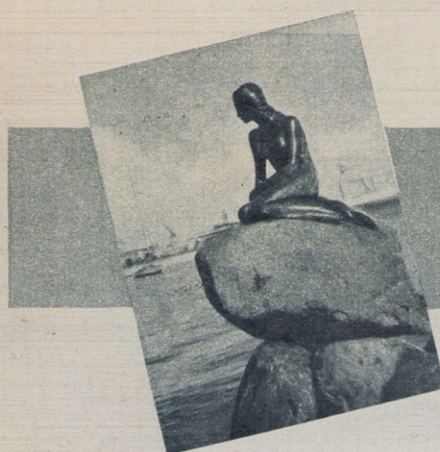


Lotnictwo Filipin wzbogaciło się w jeszcze jeden samolot krajowej produkcji. Jest nim lekki, dwumiejscowy samolot treningowy XL-17 „Musang" wyposażony w niskie, wciągane w locie trójkołowe podwozie. Napęd stanowi silnik Lycoming 0-235-CL. Prototyp XL-17 rozpoczął już próby w locie. W opracowaniu znajduje się wersja tego typu samolotu wyposażonego w pływaki. (P)

SAMOLOT CZY POCISK?

W ramach amerykańskiego programu rozwojowego ICBM (Międzykontynentalne pociski balistyczne), w końcowej fazie lotów doświadczalnych znajduje się pocisk zdalnie sterowany North American X-10. Napęd stanowią dwa silniki odrzutowe Curtiss — Wright. X-10 przeznaczony jest do badań właściwości aerodynamicznych, elementów elektronowych i silników w czasie lotu z prędkością ponaddźwiękową. (P)





Inż. ROMUALD GUDEL

O „DELFINIE" AEROKLUBACH I „JASKÓŁKACH" W DANII

Korespondencja własna

Na XI Międzynarodowych Targach w Kopenhadze Polska wystąpiła w tym roku po raz pierwszy, urządzając stoisko informacyjne dla swych central handlu zagranicznego. Jako elementy dekoracyjne, a zarazem materiał propagandowy były wystawione także modele polskich szybowców „Bocian", „Jaskółka", „Czapla" i „Mucha" oraz duże zdjęcia samolotu TS-8 „Bies" i prototypu śmigłowca BŻ-4 „ŻUK".

Polskie stoisko wzbudzało ogólne zainteresowanie wśród zwiedzających, którzy darzyli nas dużą sympatią. Jeżeli chodzi o sprzęt lotniczy i sport lotniczy w Polsce mieliśmy masę zapytań ze strony duńskich entuzjastów sportu lotniczego. Z wielu rozmów przeprowadzonych z poszczególnymi osobami związanymi z lotnictwem można było zorientować się, że sport lotniczy w Danii rozwija się w zupełnie odmiennych warunkach niż w Polsce.

AEROKLUBY DUŃSKIE SĄ SAMOWYSTARCZALNE

Przede wszystkim duńskie aerokluby nie są subwencjonowane przez państwo. Każdy aeroklub musi być samowystarczalny i utrzymywać się z własnych finansów. Szkolenie i treningi są odpłatne. Wielkość opłat jest różna w różnych klubach. Ogółem w Danii jest 13 klubów szybowcowych, 11 samolotowych i jeden mieszany. W samej Kopenhadze liczącej 1,4 mil. mieszkańców (przeszło 1/4 całej ludności Danii) są trzy kluby samolotowe liczące około 90 członków i dwa szybowcowe skupiające około 40 osób. Wielkość klubów jest różna. Najmniejszy liczy 3 osoby, największy w Aalborgu tzw. „Awiator" — prawie 70 osób. Kluby kilkuosobowe często latają na sprzęcie wypożyczonym. Z jednego lotniska może bowiem korzystać kilka klubów. Jednostką koordynującą pracę poszczególnych klubów oraz reprezentatywną jest Królewski Aeroklub Danii.

Możliwości zakupu sprzętu przez poszczególne kluby będące na własnym utrzymaniu są bardzo małe. Toteż sprzęt raz kupiony jest eksploatowany bardzo starannie. Członkowie dbają o niego i przez to służy im długie lata. Jako sprzęt najbardziej popularny występuje SG-38, „Grunau-Baby" i „Kranich". Czasem spotyka się pojedyncze egzemplarze wysokowyczynowych szybowców jednomiejscowych.

CZY „CZAPLA" I „BOCIAN" TRAFIĄ DO DANII?

Zainteresowanie polskimi szybowcami było bardzo wielkie. Szczególną uwagę zwracali Duńczycy na dwumiejscowe szybowce „Czapla" i „Bocian", bowiem szkolenie w Danii odbywa się wyłącznie metodą dwusterową. Dużo osób wypytywało o szczegóły konstrukcyjne naszych szybowców, o organizację sportu lotniczego, o możliwościach szkolenia i latania w aeroklubach. Wielu z nich wyrażało chęć nawiązania stosunków bliższych z polskimi szybownikami, interesując się możliwościami wymiany grup pilotów pomiędzy Polską a Danią.

W perspektywie istnieje możliwość sprzedaży polskich szybowców do Danii, szczególnie dwumiejscowych. Zainteresowanie kupnem szybowców dwumiejscowych wyrażali nie tylko członkowie cywilnych klubów, lecz także władze wojskowe. Wojsko bowiem również odbywa loty ćwiczebne na szybowcach dwumiejscowych. Jakie będą rezultaty rozmów handlowych pokaże przyszłość.

SPOTKANIE Z „DELFINEM"

W jednym z klubów Danii dochował się do dnia dzisiejszego polski szybowiec „Delfin", konstrukcji przedwojennej. Duńscy piloci bardzo chwalą „Delfina", uważając go za najlepszy szybowiec na ich warunki terenowe. W jaki sposób dostał się on do Danii, trudno dociec. Nie wiedzą tego także jego obecni właściciele. Żadnej polskiej dokumentacji szybowiec nie posiadał, a na duńskim świadectwie sprawności napisane było jedynie „lwowskie", co pozwalało domyślać się, że był on wykonany we Lwowie. Szybowiec ten dzięki umiejętnej eksploatacji i konserwacji do dnia dzisiejszego służy duńskim pilotom, mimo że liczy sobie już 19 lat.



Orientacyjna mapa Danii

SUKCES „JASKÓŁEK"

Duże zainteresowanie modelarzy duńskich wzbudziły polskie silniki modelarskie typu „Jaskółka". Przeprowadzone tam próby wykazały ich wysoką jakość. „Jaskółki" przejdą jeszcze jedną próbę w czasie najbliższych duńskich mistrzostw modeli latających i o ile ta wypadnie pomyślnie, należy spodziewać się, że nasze silniki modelarskie trafią do Danii w większych ilościach.

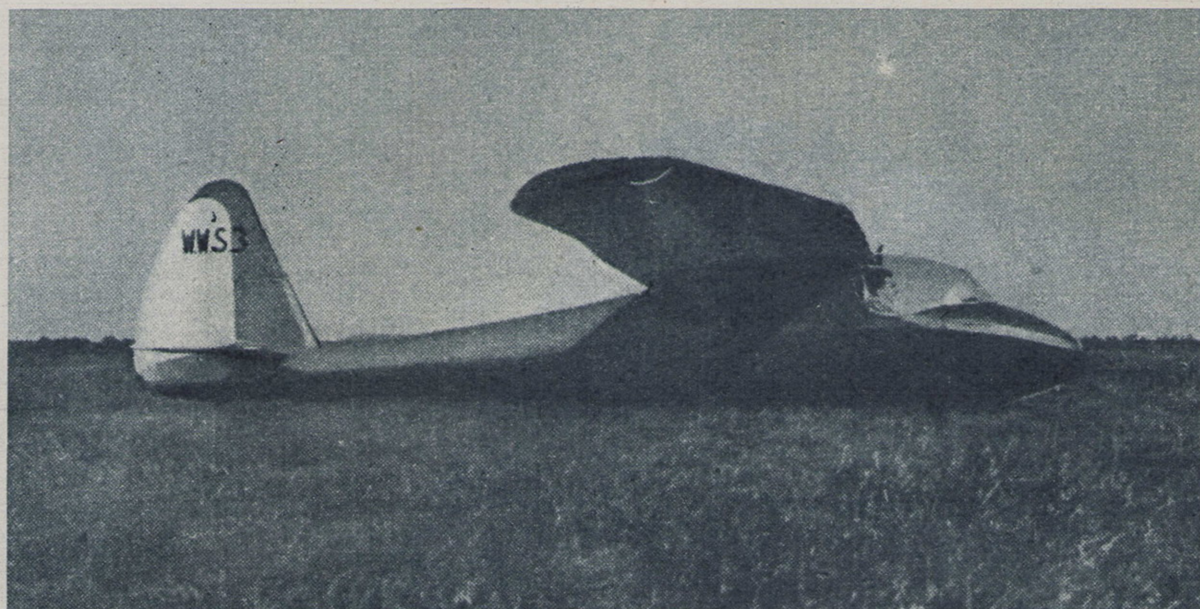
Zainteresowanie młodzieży duńskiej modelarstwem jest duże. Bardzo rozpowszechniona jest budowa modeli zdalnie sterowanych. Nadajniki i odbiorniki radiowe są mikroskopijnie małe, budowane przeważnie przez samych modelarzy. Oczywiście o różne drobne części potrzebne do budowy jest dużo łatwiej niż u nas.

Niemałą popularnością cieszy się także budowa modeli redukcyjnych z części wykonanych z tworzyw sztucznych. Zestawy części modeli różnych typów są w sprzedaży. Asortyment modeli jest bardzo szeroki poczynając od historycznych sprzed I wojny światowej, poprzez okres międzywojenny, do modeli samolotów przyszłości.

Można to traktować jako zabawę, w każdym razie bardzo pożyteczną, dającą zajęcie sporej rzeszy młodzieży. Warto by o takim czymś pomyśleć i u nas.

Ogólnie biorąc udział Polski w Targach w Kopenhadze był celowy i wystąpienie na nich z lotniczym sprzętem było słuszne, gdyż otworzyły się jeszcze jedne możliwości ewentualnego eksportu polskiego sportowego sprzętu lotniczego do Danii, a poprzez nią do krajów skandynawskich.

Polski szybowiec wyczynowy WWS-3 „Delfin". (Zdjęcie archiwalne — SP)



DIAMENTOWY DZIEŃ WARSZAWY



Piloci Aeroklubu Warszawskiego w Mińsku: drugi od lewej Gawęcki, Majerowski, piąta Łanecka, Brzoza, Makaruk, Fuksiewicz, Wodzyński, Sznurowski, Bajewski, Bajewska i Adamiec. Foto. J. Szymański

S. Makaruk

L. Bajewska

B. Wodzyński

A. Brzoza

S. Majerowski





SZYBOWNICY OPOWIADAJĄ O SWOIM PRZELOCIE:

Pil. SŁAWOMIR MAKARUK

Dzięki temu, że lecieliśmy zespołowo udało się nam osiągnąć najlepsze wyniki dnia, ponieważ łatwiej wyszukiwaliśmy wznoszenia, które w ostatniej fazie lotu były dosyć słabe i rzadkie. Warunków meteorologicznych nie wykorzystaliśmy w stu procentach, bowiem zależało nam przede wszystkim na uzyskaniu przelotu pięciusetkilometrowego. Nic w tym dziwnego, że lecieliśmy ostrożnie. Osobiście mam nadzieję, że nie jest to mój ostatni przelot do Związku Radzieckiego.

Pil. LUCYNA BAJEWSKA

Niedzielny start nie był dla mnie pierwszym lotem z zamiarem pokonania odległości pięciuset kilometrów. Do tej pory miałam ich już za sobą kilka. Ale zawsze jakoś warunki meteorologiczne kończyły się dla mnie niekorzystnie i trzeba było niestety lądować. Dlatego też podczas tego lotu starałam się lecieć ostrożnie, szczególnie nad obszarem Polesia. W czasie lotu chciało mi się bardzo pić, ale na moje nieszczęście woda sodowa, którą wzięłam ze sobą zamieniła się w lód. Pragnienie mi dokuczało więc na zmianę rozgrzewałam butelkę dłońmi i następnie popijałam.

Pil. BOGUSŁAW WODZYŃSKI

Lecieliśmy całą „paczką" około czterysta kilometrów, potem doszedł nas Sławek. Po przekroczeniu Dniepru warunki wyraźnie osłabły utrzymując się w granicach pół metra na sekundę. Lądowiska mieliśmy dobre, wszędzie teren równinny, pola kołchozowe. Przyjęto nas gościnnie. Ludność białoruska bardzo interesowała się sprawami naszego kraju. Nie obeszło się bez spotkań, udzielania autografów. Lotnicy radzieccy byli zdziwieni naszym przelotem, a tym bardziej, że jesteśmy wszyscy z jednego aeroklubu.

Pil. ADAM BRZOZA

Po kilku nieudanych przelotach byłem przekonany, że pięćsetka wymaga o wiele większego wysiłku. Okazało się jednak, że na wyczyn składają się nie tylko umiejętności i wola pilota, ale i w głównej mierze warunki meteo. Ten przelot był łatwy. Był to raczej wyczyn organizacyjny naszego szefa wyszkolenia aeroklubu. Z pobytu w Związku Radzieckim najprzyjemniej wspominam serdeczny stosunek ludzi lotnictwa radzieckiego. Okazuje się, że lotnicy wszędzie stanowią jedną rodzinę. Dobrze by było, aby nasza granica jak najczęściej nas łączyła.

Pil. STANISŁAW MAJEROWSKI

Lot rozpocząłem dość niefortunnie, ponieważ po odczepieniu się musiałem lądować na lotnisku. Po drugim starcie bez „wykręcania" osiągnąłem Siedlce. Granicę przekroczyłem wspólnie ze Sławkiem. Na czterysetnym kilometrze przeżyłem krytyczny moment; opadłem do wysokości dwustu metrów. Po czterdziestominutowym krążeniu na „zerze", złapałem pół metra, później metr wznoszenia na sekundę, a w końcu cztery. Przelot wykonałem bez specjalnych przygód. Lądowałem na lotnisku sportowym w Mohylewie.

Pil. JAN GAWĘCKI

Przelot był nietrudny ze względu na dobre warunki meteo. Leciałem bez mapy terenów ZSRR. Przepraszam, miałem miniaturową mapkę w kalendarzu technicznym NOT, na której cała trasa przelotu wynosiła dosłownie dwadzieścia trzy milimetry. Ta mała mapka jednak dużo mi pomogła, ponieważ przed startem narysowałem sobie linię kolejową do Smoleńska. Nie licząc końcowego odcinka trasy, kiedy warunki słabły, przez cały okres lotu wykręcałem się około sześciu razy we wznoszeniach dochodzących do pięciu metrów na sekundę. Zmarzłem porządnie.

Pil. WIKTOR SZNUROWSKI

Od Mińska leciałem wspólnie z Lucyną Bajewską i Bogusławem Wodzyńskim. Po przekroczeniu granicy zorientowałem się, że lecę nad terenem zalesionym i w związku z tym trzymałem się pułapu. Po przebyciu mniej więcej czterystu kilometrów znalazłem się w krytycznej sytuacji na wysokości trzystu metrów. Nad dużymi połaciami pól ornych znalazłem wznoszenie rzędu metra na sekundę. Wykręciłem się wtedy na wysokość ponad dwa tysiące. Mając pięćsetkę „w kieszeni" zdecydowałem się na lądowanie z wysokości tysiąca sześciuset metrów, a to ze względu na dobre lotnisko.

Pil. ANDRZEJ FUKSIEWICZ

Był to mój pierwszy przelot ponad trzysta kilometrów. Leciałem trochę z tremą. Warunki meteo były doskonałe. Na lądowanie zdecydowałem się mając wysokość tysiąc pięćset metrów i będąc pewnym, że przekroczyłem odległość pięciuset kilometrów, ponieważ miałem przed sobą duże obszary lasów. Ludność radziecka przyjmowała mnie bardzo serdecznie. Zaskoczył nas nieznany sposób holowania szybowców na długich stalowych linach. Zazdrościmy szybownikom ZSRR warunków, jakie mają do latania. Gdyby szybownictwo było tam bardziej popularne piloci radzieccy mieliby piękne pole do popisu.

Pil. WIESŁAWA ŁANECKA

Przelot nie był zbyt ciekawy. Emocji przeżyłam trochę nad Mińskiem na trzydzieści pięć kilometrów od upragnionej pięćsetki, kiedy znalazłam się na wysokości siedmiuset metrów. Miałam szczęście, udało mi się złapać słabe wznoszenia, dzięki którym mój szybowiec mógł lecieć dalej na wschód. Nie bardzo wierzyłam w to, że wykonam ten przelot, ponieważ miałam „Muchę-ter", a nie „Muchę 100". W powietrzu zorientowałam się, że jest to możliwe. Mimo to leciałam ostrożnie. Całą trasę przebyłam niemal samotnie.

Pil. ROMUALD BAJEWSKI

Lot na „Żurawiu" był dla mnie dość ciężki ze względu na późny czas startu jak i na szybowiec, którym leciałem. Kiedy przekroczyłem granicę mimo woli zacząłem się martwić o swoich pacjentów, czekających na mnie w dniu następnym. Wiedziałem już, że powrócę do kraju co najmniej za trzy dni (pilot Bajewski jest lekarzem dentystą). Po wylądowaniu zaskoczyła mnie życzliwość ludności. Młodzież szkolna witała mnie kwiatami. Szybowiec ściągnięto końmi w okolice Griezka. Stamtąd wystartowałem na holu za samolotem Jak-12.





(23)



LOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

W dniu 5 czerwca [1]) wszystkie jednostki otrzymały powiadomienie, że następnego dnia o świcie rozpocznie się „Operation Overlyord", czyli inwazja Francji. Po pięciu bez mała latach oczekiwania zachodni sprzymierzeńcy rozpoczynali wielki atak na „Festung Europa".

„Zmiękczenie" niemieckich umocnień nadbrzeżnych w Normandii rozpoczęło się już w dniu 5 czerwca. O świcie następnego dnia osiągnęło ono swój punkt kulminacyjny. Błyski ognia, potężny nieustający grzmot wybuchów, dym i chmury rozpylonej ziemi objęły cały horyzont.

Jednocześnie setki barek inwazyjnych, eskortowanych przez okręty marynarki wojennej „pod parasolem" tysięcy samolotów i pod ochroną ognia z dział okrętowych dobijały do brzegów Francji.

Wstępną i najtrudniejszą fazą inwazji było uchwycenie nadbrzeżnych skrawków lądu i utworzenie tam przyczółków umożliwiających lądowanie cięższego sprzętu. Osłonę powietrzną oddziałów desantowych powierzono lotnictwu myśliwskiemu.

Myśliwcom pierwszy dzień inwazji przyniósł niespodziankę. Nie mieli prawie walk z nieprzyjacielem. Ale już następnego dnia nasze dywizjony zestrzeliły 16 niemieckich maszyn, a potem przyszły dalsze spotkania.

W końcu czerwca 20 „Mustangów" pod dowództwem ppłk. pil. S. Skalskiego [2]) wystartowało, aby zbombardować Niemców w okolicach Paryża. W chwili gdy samoloty nurkowały już na cel, zaatakowała je duża formacja niemieckich myśliwców, licząca około 60 maszyn, a składająca się z „Messerschmittów-109 i „Focke Wulfów-190". Niemcy byli pewni sukcesu. W rezultacie jednak bitwa skończyła się niemiecką klęską. Polacy zestrzelili 6 niemieckich maszyn, a inne mocno poturbowali, przy własnych stratach jednego pilota.

W połowie sierpnia Skrzydło 131 wchodzące w skład Lotnictwa Taktycznego, stacjonujące do tej pory w południowej Anglii w miejscowości Ford i Chailey, przeniosło się do Francji do miejscowości Plumetot pod Caen. Uprzednio przesunięto tam jednostki zaopatrzenia, warsztaty, magazyny i inne formacje pomocnicze. Skrzydło 133 pozostało nadal w Anglii na wysuniętych lotniskach polowych. Jego przerzucenie na kontynent zostało opóźnione, gdyż dywizjony tego Skrzydła musiały bronić Londynu przed atakami bomb latających V-1.

Nowa baza 131 Skrzydła znajdowała się pod stałym ostrzałem niemieckiej ciężkiej artylerii, a ponieważ Niemcy dobrze znali położenie i rozplanowanie lotniska, gdyż sami je budowali, ogień artyleryjski był precyzyjny.

Samoloty stały na bieżni gotowe każdej chwili do startu. Lotnicy wszystkich stopni rezydowali w namiotach, co ze względu na padające często odłamki od niemieckich bomb i własnej artylerii stwarzało pewne niewygody. W okolicy lotniska, w promieniu wielu kilometrów nie było oczywiście poza wojskiem, żywej duszy. W odległości sześciu mil na południe leżało zbombardowane i spalone miasto Caen, a zaraz za nim — niewieckie pozycje. Dla ochrony przed odłamkami lotnicy nasi wykopali rowy, do których wskakiwali, gdy ilość odłamków przekraczała zwykłe normy.

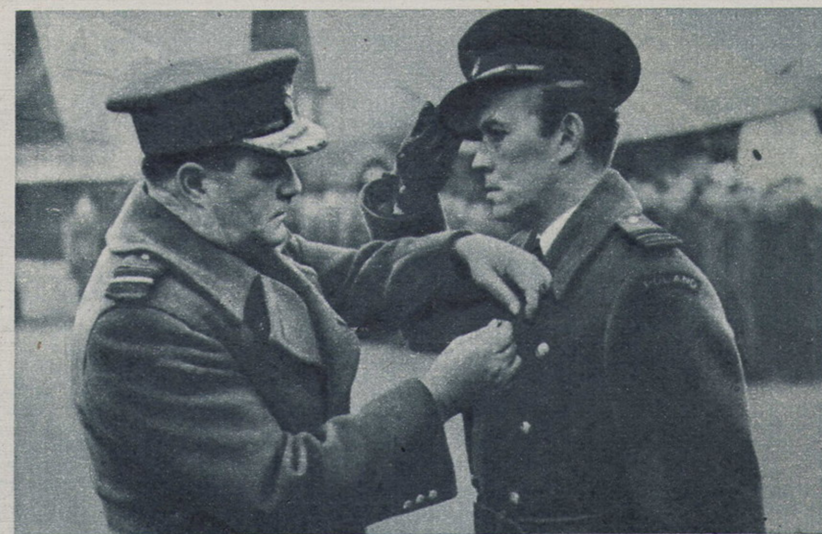
Głównym zadaniem Skrzydła 131 podczas pobytu w Plumetot było ścisłe współdziałanie z wojskami lądowymi i atakowanie niemieckich transportów wiozących uzupełnienia i zaopatrzenia. Stosowano przeważnie loty na małej wysokości. Wymagały one mistrzowskiego opanowania samolotu i bardzo starannego przygotowania wyprawy, gdyż łatwo było przeoczyć cel. Natomiast skuteczność takich ataków była bardzo dobra. Do tego dochodziły działania rozpoznawcze, eskortowanie bombowców i osłanianie jednostek marynarki. Na bezczynność nie można było więc narzekać. Ilość startów w czerwcu wzrosła do liczby 3 817, co w porównaniu z kwietniem stanowiło około 400%.

W sierpniu dywizje amerykańskie przełamały pozycje niemieckie i przekroczywszy półwysep Normandzki, szły na Paryż, oskrzydlając Niemców zgrupowanych pod Caen. Jednocześnie armia kanadyjska i wchodzące w jej skład dywizje polskie zaatakowały Niemców od czoła. „Zmiękczenia" niemieckich pozycji dokonały ciężkie bombowce brytyjskie.

Opór stawiany przez Luftwaffe nie był zbyt silny tak, że dywizjony lotnictwa taktycznego mogły przejść wkrótce do atakowania wojsk lądowych nieprzyjaciela. Jednocześnie lotnictwo bombowe torowało drogę lądującym oddziałom armii lądowej, paraliżowało przeciwuderzenie niemieckie i niszczyło odwody nieprzyjacielskie, dążące z głębi kraju.

Dywizjon 304, wraz z innymi jednostkami Obrony Wybrzeża, patrolował morze aż do Zatoki Biskajskiej i chronił konwoje morskie przed atakami okrętów podwodnych i ścigaczy torpedowych.

Dywizjony pozostające w lotnictwie myśliwskim atakowały lotniska, linie kolejowe oraz ugrupowania nieprzyjacielskie zarówno zaangażowane w walkach, jak i będące w odwodach czy w transportach.



Dowódca lotnictwa myśliwskiego RAF dekoruje ppłk. Gabszewicza odznaczeniem brytyjskim DFC.
Foto: M. Wyszkowski

Dywizjon 305, wyposażony w lekkie bombowce typu „Mosquito", atakował lotniska, węzły kolejowe, mosty, wiadukty oraz oddziały nieprzyjacielskie. Podejmował on również inne zadania, jak np. bombardowanie szkoły dla dywersantów w Chateau Maulny, atak na składy paliwa w pobliżu Nancy, który sparaliżował ruch wielu niemieckich kolumn pancernych lub nalot na niemiecką stację radiową na wyspie Sylt (koło Helgolandu).

Lotnicy dywizjonu 305, ze względu na swój podeszły wiek — większość przekroczyła już trzydziestkę — nazywali sami siebie „latającymi dziadkami". Byli oni niemal wszyscy przedwojennymi lotnikami, mającymi za sobą walki w Polsce, we Francji i w Anglii, a wielu z nich nawet w Afryce.

Jedną z najbardziej znanych postaci Dywizjonu był ppłk pil. Bolesław Orliński już siwowłosy weteran polskiego lotnictwa, wsławiony swoimi umiejętnościami oblatywacza oraz rekordowym przelotem na trasie Warszawa—Tokio—Warszawa w 1926 roku.

Dywizjon myśliwski 307 miał za zadanie ochronę marynarki przed nocnymi atakami Luftwaffe.

Trudno wyrazić słowami to, co się działo na lotniskach w tamte dni. Bezustanny ruch w powietrzu i na ziemi. Tysiące samolotów startowało i lądowało bez przerwy. Paliwo, amunicja, bomby, start, bombardowanie, walka, lądowanie i znowu paliwo, amunicja, start...

W powietrzu było tłoczno, a na skrawkach wybrzeża francuskiego, gdzie toczyła się bitwa — niebywałe zamieszanie. Ustalenie, jak daleko dotarły oddziały inwazyjne, rozróżnienie swoich od nieprzyjaciół przy sytuacji zmieniającej się z minuty na minutę, należało do rzeczy bardzo trudnych. A przecież od trafnego rozpoznania sytuacji zależało uniknięcie pomyłek przy bombardowaniu. Na dłuższe namysły zaś nie było czasu. Nękanie nieprzyjaciela musiało trwać nieustannie, godzina po godzinie, dzień po dniu.

Angielska publikacja pt. „Bomber Offensive" tak opisuje te dni:

„W ciągu pierwszych siedmiu nocy po rozpoczęciu inwazji Lotnictwo Bombowe działało, przede wszystkim przeciwko liniom komunikacyjnym, mającym ważne znaczenie taktyczne. Od skuteczności tych działań zależało powodzenie inwazji. Poza niszczeniem linii kolejowych stosowaliśmy również bombardowanie domów stojących przy skrzyżowaniach dróg tak, aby zwaliska murów i gruzy barykadowały przejazd. W ten sposób, stosując serie ciężkich i celnych ataków osiągnęliśmy, że w ciągu najbardziej krytycznego okresu inwazji niemieckie obwody nie mogły przybyć na pole bitwy".

Dywizjon 300 doczekał się nareszcie sposobności pełnego wykorzystania swoich olbrzymich „Lancaster'ów". Bombardując linie transportowe, blokując rumowiskami drogi, niszcząc hitlerowskie dywizje zanim zdążyły one wziąć udział w walce, odpłacił nieprzyjacielowi za jego bezkarność nad Polską we wrześniu 1939 roku.

Przez sześć pierwszych dni dywizjon uczestniczył w bitwie inwazyjnej. Począwszy zaś od 12 czerwca podjął znów wyprawy strategiczne. Pierwszą był atak na Gelsenkirchen. Następnego dnia dokonał dziennego nalotu na skupione w porcie Le Havre jednostki morskie nieprzyjaciela.

Do tej wyprawy Dowództwo Sprzymierzonych przywiązywało wielką wagę. Ścigacze nieprzyjacielskie uzbrojone w torpedy mogły wyrządzić liczne straty wśród bezustannie krążących po Kanale okrętów i barek inwazyjnych.

Dywizjon zaskoczył nieprzyjaciela tuż po zachodzie słońca, kiedy ścigacze wyszły ze swoich betonowych schronów i skupiły się na wewnętrznych wodach portu — gotowe do rozpoczęcia nocnych działań. Atak przyniósł pełny sukces. Flotylla ścigaczy doznała takich strat, że niebezpieczeństwo z tej strony zostało zażegnane na dłuższy okres czasu. Dywizjon otrzymał wówczas następującą depeszę z Dowództwa Bombowego RAF:

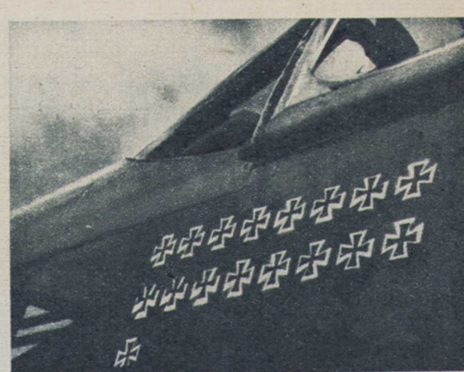
„Atak na Le Havre był wspaniały. Praktycznie biorąc, zniszczyliście całą niemiecką flotę tam stacjonującą. Była ona bardzo ważną częścią sił nieprzyjaciela, zagrażającą naszej inwazji i składającą się z około 60 jednostek".

Najściślejsze związanie działań lotnictwa bombowego z operacjami lądowymi nastąpiło w końcu września, kiedy to lotnictwo bombowe wyłączono z dyspozycji Naczelnego Dowództwa Sprzymierzonych i podporządkowano Szefowi Sztabu Lotniczego. Moment był trafnie wybrany, gdyż wobec postępów oddziałów inwazyjnych, dawniejsze „głębokie tyły" nieprzyjaciela stały się „bliskimi tyłami", a cele strategiczne — celami taktycznymi.

Wyprawy odbywają się niemal codziennie. Dywizjon 300 bombarduje fabryki benzyny syntetycznej oraz koncentracje wojsk niemieckich. Po jednym takim ataku pod Caen, gdzie umocnienia i zmasowanie sił nieprzyjacielskich przez dłuższy czas hamowało ofensywę sprzymierzonych, dywizjon dostał depeszę skierowaną przez marszałka Montgomery'ego do Dowództwa Bombowego RAF:

„Proszę powiedzieć waszym dzielnym lotnikom, jak bardzo żołnierze wojsk sprzymierzonych podziwiają i cenią ich robotę. Przyjmijcie moje gorące podziękowanie".

Istotnie cokolwiek można by powiedzieć o przebiegu lądowania nie ulega wątpliwości, że — jak to podkreśla sir Arthur Harris — „bez interwencji Lotnictwa Bombowego inwazja Europy upamiętniłaby się jako jedna z najkrwawszych bitew w historii, o ile w ogóle nie zakończyłaby się naszą klęską". A potem dodaje: „bez bombardowania lotniczego, atak na umocnione pozycje niemieckie pod Caen kosztowałby nas tak samo drogo, jak wszystkie próby ofensywne podczas wojny w 1914—1918. Również takie operacje, jak zdobycie portów nad Kanałem, lądowanie pod Walcheren czy przekroczenie Renu mogłyby być osiągnięte jedynie kosztem straszliwych ofiar".



Na samolocie „Mustang" dowódcy 133 Skrzydła polskiego mjr. pil. St. Skalskiego widniał jego dorobek: 17 samolotów nieprzyjacielskich strąconych na pewno i 4 — prawdopodobnie.
Foto: WAF

W tym samym czasie Lotnictwo Bombowe przechodzi na ataki dzienne, dokonywane pod eskortą myśliwców. Było to dla większości załóg nowością, którą trudno jednak byłoby zalecać ludziom o słabych nerwach. Ogień niemieckiej artylerii przeciwlotniczej i działalność myśliwców Luftwaffe wciąż jeszcze sprawiały, że wyprawy te żadną miarą nie były wolne od ryzyka. Niemniej lotnicy nasi odkryli w nich wiele stron dodatnich. Mogli bezpośrednio śledzić postępy wojsk sprzymierzonych i widzieć rezultaty swych bombardowań, a to wzmacniało ich poczucie osobistego udziału w tej olbrzymiej bitwie przeciwko hitlerowskim najeźdźcom.

Dnia 13 czerwca nieprzyjaciel rozpoczął atak przy pomocy bomb latających V-1. Sam fakt nie mógł zaskoczyć Dowództwa Sprzymierzonych, które od dawna wiedziało o istnieniu nowej niemieckiej broni.

Lotnictwo bombowe od kilku miesięcy robiło już wypady przeciwko tajemniczym celom na wybrzeżu Francji, o których nikt nic nie umiał powiedzieć. Chodziły wprawdzie słuchy, że Niemcy przygotowują się do użycia samolotów bez pilota i że te urządzenia są miejscami startowymi dla tych samolotów, ale były to wiadomości niepewne i mętne.

Jedynie Naczelne Dowództwo Sprzymierzonych zdawało sobie sprawę, że Anglia stoi w obliczu poważnego niebezpieczeństwa i że na wybrzeżu francuskim, w odległości kilkudziesięciu kilometrów od Anglii, budowane są wyrzutnie, z których lata dzień wystartują latające bomby o wielkiej sile niszczącej.

Dowództwo Sprzymierzonych było poza tym w posiadaniu dokładnych opisów i rysunków technicznych nowej broni niemieckiej. Opis i rysunki dostarczone zostały przez żołnierzy Polski podziemnej [3]).

Pozwoliło to na podjęcie środków zapobiegawczych, jak niszczenie produkcji i wyrzutni. Gdyby tego nie zrobiono, skutki ataku mogłyby być bardzo poważne.

Według odnalezionych później dokumentów niemieckich hitlerowcy planowali wyrzucanie 6 000 bomb dziennie. Arthur Harris stwierdza po prostu: „Uczyniłoby to oczywiście z bomby latającej broń o dużym strategicznym znaczeniu i trudno przewidzieć, jaki obrót przyjęłaby inwazja, gdyby Londyn był w ruinach, południowa Anglia spustoszona, a cała komunikacja sparaliżowana".

Tymczasem bitwa inwazyjna trwała w całej pełni. Nasze lotnictwo bombowe musiało jeszcze powiększyć intensyw-

---

[1]) Termin inwazji ustalony był początkowo na dzień 5 czerwca. Niesprzyjająca pogoda (niespokojne morze) sprawiła, że przesunięto go na 6 czerwca. Pomimo, że pogoda nie uległa poprawie gen. Eisenhower, będący naczelnym dowódcą wszystkich sił sprzymierzonych na zachodzie, zdecydował się ną rozpoczęcie ataku.

[2]) Mjr pil. S. Skalski miał wówczas stopień brytyjski Wing Commander'a odpowiadający polskiemu podpułkownikowi lotnictwa. Dla uniknięcia nieporozumień na temat stopni podawanych w niniejszym opracowaniu, należy wyjaśnić, że regulamin brytyjski przewiduje, oprócz stałych stopni oficerskich, również tzw. Acting Ranks, czyli stopnie związane z wykonywaną czasowo funkcją.

[3]) Dokładna historia działalności ludzi wywiadu lotniczego, którego dowódcą był znany konstruktor szybowców inż. Antoni Kocjan, będzie omówiona na łamach „Skrzydlatej" oddzielnie.

Sposób ewakuacji części mechanizmów bomby V-1 do Włoch opisał Benedykt Dąbrowski w swoim opowiadaniu pt. „Tajemniczy ładunek" — zamieszczonym w Nr 51—52 „Skrzydlatej Polski" z 1956 roku.

ność swych wypraw, przechodząc na raidy dzienne. Niemiecka obrona stężała, a dywizjony myśliwskie Luftwaffe wykazały desperacką zaciętość, pomimo olbrzymich strat, jakie ponosiły.

Polskie dywizjony znowu zaczęły się wykruszać. W dniu 19 lipca w wyprawie na zbiorniki paliwa w okolicach Essen stracono jeden samolot, czyli siedmiu ludzi. W dniu 23 lipca w ataku na Kiel — znów jeden samolot, a w dwa dni później w raidzie na Stuttgart — jeszcze jeden.

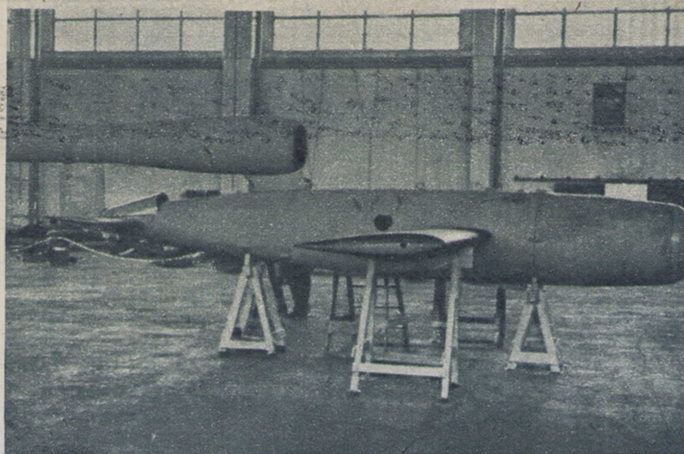
Sierpień był trudnym miesiącem dla Dywizjonu 300. Sześć załóg przeniesiono do Dywizjonu Zadań Specjalnych, co pozwiłło im na wzięcie udziału w lotach ze zrzutami dla Warszawy. W wyprawach bombowych dywizjon — częściowo obsadzony załogami brytyjskimi — znowu poniósł silne straty. W ciągu pięciu dni od 24 do 29 sierpnia, nie powróciło pięć załóg — w tym cztery brytyjskie.

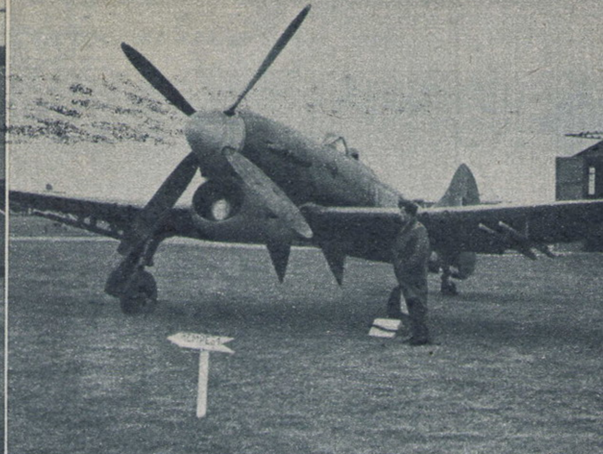
Nadesłano wkrótce uzupełnienia, które już „dojrzały" w polskim ośrodku szkolnym i pozwoliły przenieść załogi brytyjskie z powrotem do dywizjonów RAF tak, że jesienią 1944 roku dywizjon znowu osiągnął pełen stan i był całkowicie polski.

Wstępna faza do wielkiej bitwy o Niemcy, tj. przełamanie niemieckiej obrony nadbrzeżnej i rozbicie jednostek działających na terenie Francji, zakończona została we wrześniu. Bezpośrednio potem rozpoczęto przygotowania do przełamania Linii Zygfryda i do przeniesienia działań wojennych na teren Niemiec.

W pierwszym rzędzie należało zabezpieczyć wydłużone linie komunikacyjne i zniszczyć gniazda oporu nieprzyjaciela, ulokowane w różnych miastach Belgii i Holandii. Jednym z pierwszych zadań stało się oczyszczenie okolic Antwerpii, która była głównym portem zaopatrującym armię inwazyjną. Z tą operacją związany był desant powietrzny pod Arnhem, w którym silnie skrwawiła się Polska Brygada Spadochronowa, rzucona na ratunek osaczonym spadochroniarzom brytyjskim.

Raidy bomb latających przysporzyły również pracy i lotnictwu myśliwskiemu. Jego dotychczasowa działalność, tj. eskortowanie wypraw bombowych, walki z myśliwcami nieprzyjaciela i współdziałanie z armią lądową, powiększyła się jeszcze o zwalczanie bomb V-1.





Bomba V-1 przechwycona w Wielkiej Brytanii. Z prawej samolot angielski „Tempest-1", który dzięki dużej prędkości lotu stosowany był do zwalczania V-1.
Zdjęcia: M. Goszczyński

Zadanie było trudne i niebezpieczne. Szybkość bomb wynosiła ponad 500 km/h. Zestrzelenie takiego „kuferka" wymagało dogonienia go, co można było osiągnąć tylko najszybszymi myśliwcami (do akcji w dywizjonach angielskich weszły w tym czasie samoloty „Tempest" — jedne z najszybszych w owym czasie samolotów, na których latali również polscy piloci). Czas na dogonienie, ograniczony niewielką przestrzenią, na którą bomby „miały prawo" spadać, był bardzo krótki. Zwalczanie bomb wymagało więc, w pierwszym rzędzie, szybkiej orientacji i wysokiej klasy pilotażu. Eksplozja bomby wytwarzała poza tym, olbrzymi podmuch, który był groźny dla samolotu atakującego i jego pilota. Uniknięcie jego skutków było oczywiste nie mniej ważnym zadaniem, jak samo strącenie bomby.

W okresie od czerwca 1944 roku do marca 1945 roku, czyli do momentu, kiedy postępujące wojska alianckie zajęły ostatnie wyrzutnie znajdujące się na terytorium Holandii, zestrzelono ogółem około 1 500 bomb latających.

Ogółem wyrzucono na Londyn 9 250 bomb. Dotarło ich do celu 2 419. Pozostałe zniszczono lub spadły w drodze. Mimo wszystko, polowanie na bomby latające było zajęciem monotonnym. Polskie Skrzydło skierowane do tych działań (Dywizjony 306 i 315), z zazdrością patrzyło na kolegów z innych dywizjonów, hulających nad Francją i Niemcami.

Luftwaffe starała się na ogół unikać walk z myśliwcami sprzymierzonych. Niemcy zastosowali tę samą taktykę, której używali Anglicy w pierwszych latach wojny. Dokonywali oni szybkich napadów na formacje bombowców, strącili co się dało i uciekali. Ilość zestrzeleń dokonanych przez naszych myśliwców była z tego powodu mniejsza niż w 1940 roku. Niemniej polskie Skrzydło 133, pozostające wówczas pod dowództwem ppłk. pil. Skalskiego, osiągnęło największą liczbę zestrzeleń spośród wszystkich formacji sprzymierzonych. Strąciło ono na pewno 38 samolotów. Poza tym zrzuciło ponad 300 ton bomb.

„Skrzydło" 131 współpracowało głównie z oddziałami lądowymi pierwszej linii, atakując ugrupowania nieprzyjaciela oraz jego transporty.

Piloci tej formacji stosowali często „kosyniera", tj. lot nad samymi wierzchołkami drzew. Dawało to o wiele lepsze szanse zaskoczenia i rozpoznania celu. Byli wyposażeni w „Spitfire IX i XIV", których uzbrojenie składało się z dwóch działek 200 mm i dwóch ciężkich karabinów maszynowych. Mogły one poza tym zabierać 750 funtów bomb.

Dnia 1 sierpnia wybuchło w Warszawie powstanie. Miasto o wspaniałych bojowych tradycjach, po pięciu latach bezprzykładnego terroru, potrafiło — jedyne w świecie — skoczyć nagle do gardła bestialskiemu okupantowi.

Pierwsze wiadomości były optymistyczne. Spotkały się one z entuzjastycznym przyjęciem przez lotników. Zapał do walki jeszcze się spotęgował. Zdawało się, że powrót do oswobodzonej Polski jest tuż. Ale późniejsze wiadomości już nie budziły entuzjazmu, a potem stały się wręcz tragiczne.

Próby niesienia pomocy, podejmowane z uporem, pomimo ciężkich strat przez 301 Dywizjon oraz Dywizjon Brytyjski, były niewspółmiernie małe w stosunku do potrzeb i niewspółmiernie krwawe w stosunku do osiągnięć. Mogły stanowić tylko małą cząstkę tego, co było najgorętszym pragnieniem wszystkich lotników polskich.

Przyszły ciężkie, koszmarne dni. Jedyną ulgą była świadomość swego udziału w dobijaniu bestii, która przed pięciu laty zniszczeniem Polski rozpoczęła swój marsz na podbój świata, a teraz mordowaniem Warszawy i jej mieszkańców dorzucała do wszystkich popełnionych poprzednio zbrodni jeszcze jedną — nie najlżejszą. Dobijali więc tym zacieklej.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

JAK-25 ● ZSRR

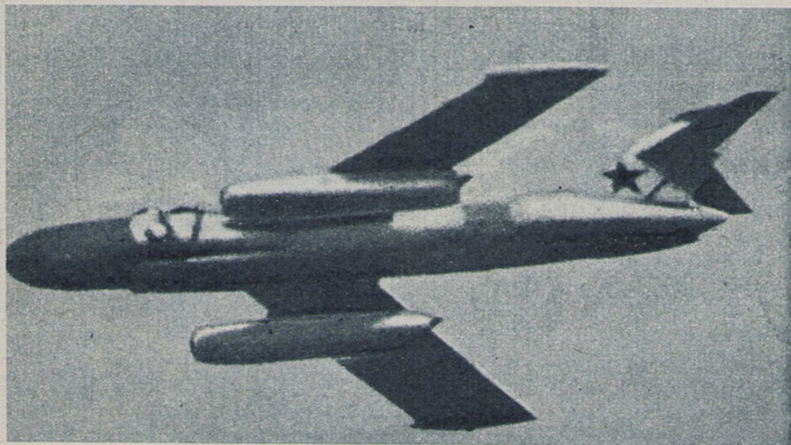
JEDNĄ z konstrukcji dr. inż. Aleksandra Jakowlewa jest dwumiejscowy odrzutowy samolot myśliwski Jak-25; uważany za odpowiednik maszyn klasy SO-4050 „Vautour". Jak-25 produkowany jest seryjnie w trzech wersjach: A — myśliwiec przeznaczony do lotów w dowolnych warunkach; B — myśliwiec bombowy z oszklonym przodem kadłuba; C — wersja A z urządzeniem radarowym umieszczonym w wydłużonej przedniej części kadłuba. Jak-25 A pokazany został po raz pierwszym w Tuszyno w 1955 r.

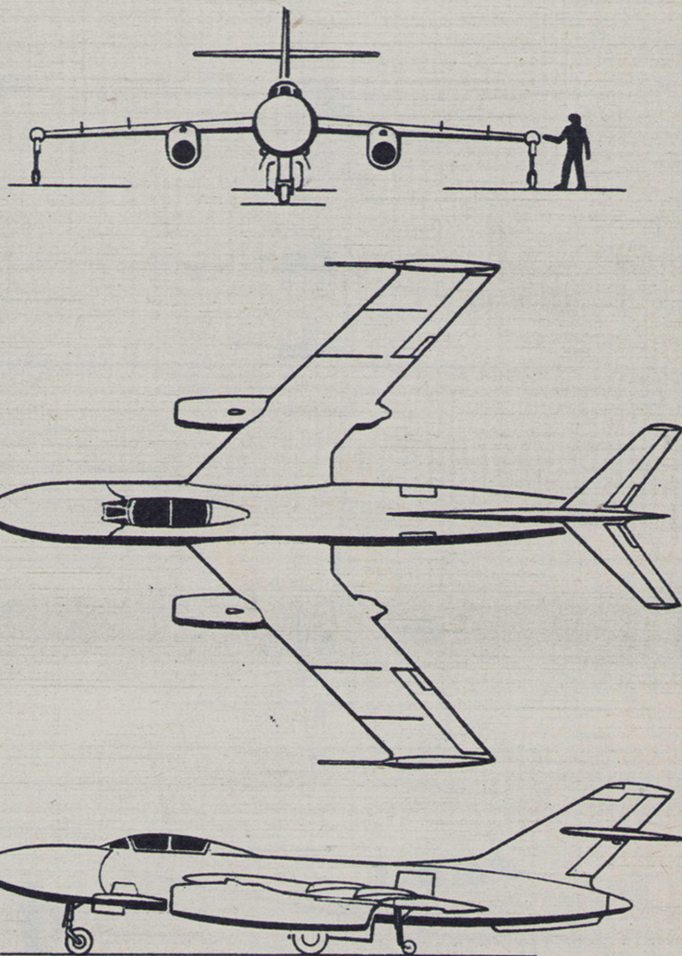
Jak-25 jest dwusilnikowym średniopłatem, o skosie wynoszącym na krawędzi natarcia 45°, a na krawędzi spływu 42°. Ujemny wznios wynosi — 3°. Klapy szczelinowe umieszczone między lotkami i kadłubem, przedzielone są gondolami silników. Na górnej powierzchni skrzydeł ustawione są kierownice strug, po dwie z każdej strony.

Kadłub mieści kabinę ciśnieniową pilota i operatora radarowego. Podwozie wciągane, jednotorowe, ze wspornikami na końcach skrzydeł, wyposażone w golenie z amortyzacją olejowo-powietrzną. Przed podwoziem głównym znajduje się komora bombowa. Zbiorniki paliwa umieszczone w kadłubie. Przed usterzeniem, znajdują się hamulce aerodynamiczne. W końcowej części kadłuba umieszczony został spadochron skracający dobieg. W stateczniku pionowym znajduje się wewnętrzna antena radiowa.

Napęd stanowią silniki turboodrzutowe o ciągu około 3 200 kG każdy, umieszczone w gondolach podskrzydłowych, o długości 4,95 m i wlocie powietrza o średnicy 0,6 m. Uzbrojenie składa się z dwóch działek 37 mm umieszczonych w osłonach w dolnej części kadłuba. (JP)

Samolot myśliwski „Jak-25" podczas pokazów w Tuszyno — 1956





DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	12,4 m	Prędk. max.	—	1 100 km/h
Długość	—	16,65 m	Pułap	—	15 500 m
Pow. nośna	—	37,5 m²			
Wydłużenie	—	4,1			

Ciężary:

Cięż. w locie — 13 000—15 000 kG

(Dane i opis wg „Aviation Magazine" Nr 225/1957 r.).

Połączone działania lądowe i powietrzne doprowadziły do otoczenia znacznych sił niemieckich. W operacji tej, zwanej „zamknięciem worka pod Falais", 131 Skrzydło zebrało bogate żniwo.

Otoczone oddziały niemieckie podejmowały rozpaczliwe próby wyrwania się z kotła. Wszystkie drogi zapchane były pojazdami wszelkich rodzajów — od czołgów począwszy, a na zaprzęgach konnych kończąc. Nad stłoczonymi kolumnami raz po raz przelatywały samoloty, które ogniem z działek i bombami przemieniały je w płonące rumowiska.

Niemcy próbowali różnych podstępów. Jeden z dywizjonów zameldował do dowództwa, że na szosie znajduje się długa kolumna samochodów oznaczonych znakiem Czerwonego Krzyża, ale że zarówno wygląd samochodów, jak i uszykowanie kolumny oraz inne szczegóły sprawiają, że wydaje się ona bardzo podejrzana. Dowództwo po chwili wahania dało rozkaz zaatakowania kolumny.

Podejrzenia okazały się słuszne. Po pierwszych bombach z wozów wysypały się gromady niemieckich piechurów w pełnym rynsztunku, usiłujących znaleźć schronienie w rowach i krzakach przydrożnych. Niektóre z samochodów wiozące widocznie amunicję, eksplodowały. Inne naładowane materiałami pędnymi, paliły się jak pochodnie.

W operacjach pod Falais jedno tylko Skrzydło 131 zniszczyło około 600 pojazdów wszelkiego rodzaju, nie licząc 30 dział z ciągnikami. Straty własne były dość znaczne, gdyż zmasowane oddziały nieprzyjaciela rozporządzały dużą siłą ognia.

Przełamanie frontu na Półwyspie Normandzkim i pod Falais zakończyło kampanię we Francji. Wojska niemieckie wycofywały się teraz forsownymi marszami. Sprzymierzeni zajęli wkrótce całą Francję i Belgię. Jednocześnie polskie Skrzydło 133 zwolnione zostało nareszcie z obrony Londynu przed bombami latającymi i ulokowawszy się na lotniskach w południowej Anglii, współdziałało z wojskami sprzymierzonymi osłaniając wyprawy bombowe, zwalczając lotnictwo nieprzyjaciela oraz niszcząc jego transporty i cele żywe.

W akcji przeciw bombom latającym 133 Skrzydło zestrzeliło 133 bomby, a wraz z polskimi pilotami z innych dywizjonów, ilość ta wynosiła 190 sztuk.

W końcu lipca Dywizjon 315 pod dowództwem mjr. pil. Horbaczewskiego, w wyprawie nad Morze Północne, zestrzelił przy brzegach Norwegii osiem nieprzyjacielskich samolotów.

W dniu 18 sierpnia 1944 roku Dywizjon 315 znowu wystartował, aby bombami i ogniem z broni pokładowej zaatakować samoloty niemieckie, zgromadzone na lotniskach w rejonie ujścia Sekwany. W Beauvais spostrzeżono w powietrzu dużą formację nieprzyjaciela, liczącą ponad 60 maszyn. Dywizjon z miejsca poszedł do ataku. W wyniku walki 16 samolotów niemieckich typu „Focke Wulf-190" zostało strąconych na pewno, a jeden prawdopodobnie.

Nasz dywizjon poniósł w tej potrzebie ciężką stratę. W walce z kilkoma samolotami nieprzyjaciela, zginął dowódca dywizjonu mjr pil. E. Horbaczewski — zwany powszechnie „Dziubkiem" [1]) zestrzeliwszy uprzednio trzech Niemców. Był to czołowy pilot, łączący osobistą odwagę z doskonałym opanowaniem sztuki latania i walki powietrznej.

Po częstych zmianach miejsc postoju na terenie Francji, 131 Skrzydło znalazło się we wrześniu 1944 roku w okolicy Lille, zamieszkałej przez tysiące polskich górników pracujących w okolicznych kopalniach węgla. Witali oni entuzjastycznie polskich lotników. Miasta i wsie tonęły w polskich flagach, a ludność tłumnie wylegała na ulice, aby zobaczyć polskie wojsko, co tak dzielnie loi szkopów.

Serdeczność w stosunku do naszych chłopaków była istotnie wzruszająca, a tysiące młodych mężczyzn zgłosiło się ochotniczo pod polskie sztandary. W jednej tylko miejscowości Vandeville po spotkaniu z płk Gabszewiczem, 1 500 ludzi zadeklarowało swą chęć wstąpienia do polskiego wojska.

Następnym miejscem postoju 131 Skrzydła były okolice miasta Ghent w Belgii. Pobyt tam również wrył się głęboko w pamięć lotników. Miasto Ghent i okolice uwolnione było przez 1-szą Polską Dywizję Pancerną tak, że lotnicy mieli już przetarte drogi. Belgowie odnosili się z nadzwyczajną serdecznością. Każda rodzina uważała sobie za zaszczyt gościć polskich żołnierzy.

Entuzjazm mieszkańców doszedł do kulminacyjnego punktu, gdy w dzień Nowego Roku 1945, dwa polskie dywizjony — 308 i 317, stoczyły w okolicach Ghent zwycięską bitwę z silną formacją niemieckich samolotów.



Dworzec kolejowy, ważny węzeł komunikacyjny w Saarbruecken (Niemcy) tuż po nalocie brytyjskiego lotnictwa bombowego.

W grudniu 1944 roku brytyjski Dywizjon 129 opuścił skład 133 Skrzydła, a na jego miejsce przybył Dywizjon 309. Po dziewięciu miesiącach wspólnych walk z brytyjczykami, Skrzydło otrzymało całkowicie polski skład. Ale związki serdecznej przyjaźni tego gatunku, która rodzi się tylko na polach bitew, nie zostały zniszczone.

Ciężkie walki rozpętały się w końcu roku. Desperacka ofensywa von Rundstedta, podjęta 17 grudnia, stworzyła groźną sytuację. Lotnictwo taktyczne otrzymało rozkaz powstrzymania za wszelką cenę kolumn niemieckich, dążących do okrążenia oddziałów amerykańskich. W wyniku tego wielu polskich lotników spędziło wilię Bożego Narodzenia i same święta w uporczywych i krwawych walkach ponad śniegiem przykrytymi Ardenami.

Pod koniec lutego dywizjony polskie brały udział w największej w dziejach wojen operacji lotniczej, kiedy 7 000 samolotów atakowało węzły i linie komunikacyjne w całych Niemczech.

Dywizjon 305 stacjonowany pod Cambrac we Francji bombardował wówczas stację kolejową w Hamburgu, zadając ciężkie straty nieprzyjacielowi i tracąc tylko jeden samolot.

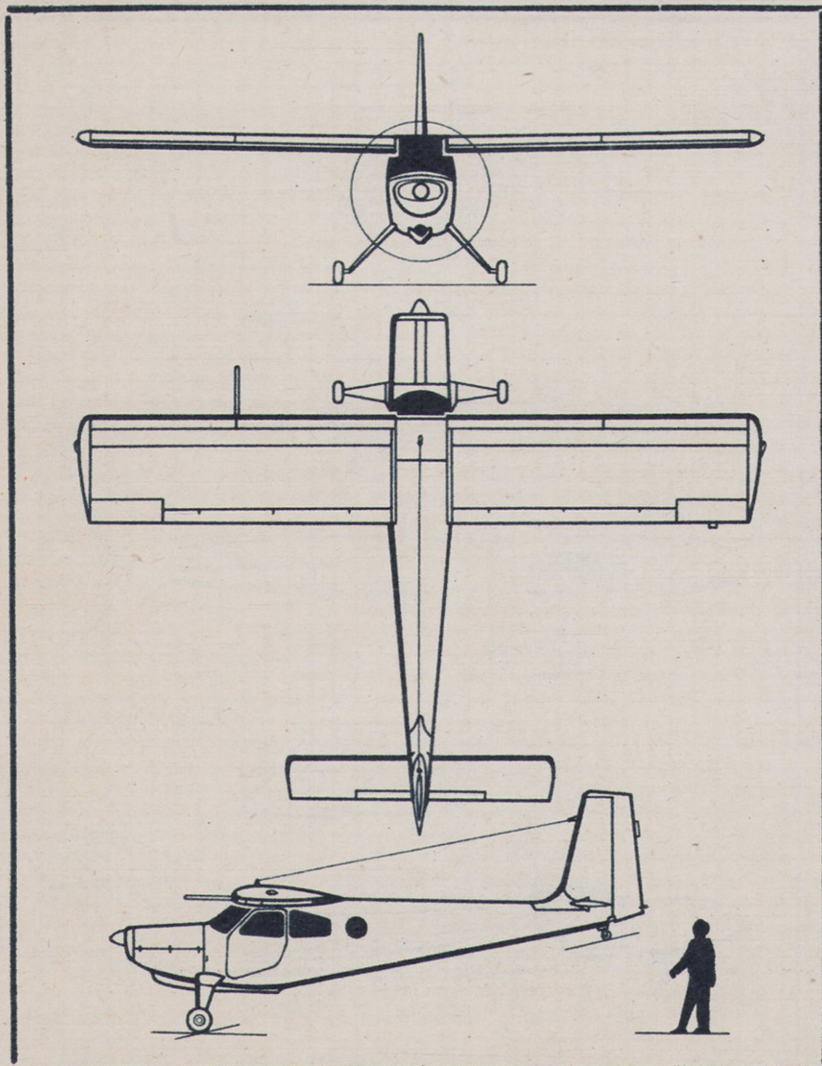
W gorączce walk uzupełniano braki w załogach, nie licząc się z przynależnością narodową. W tym czasie w Dywizjonie 305 służyli oprócz Polaków jeden Estończyk, Norweg, Hindus — odznaczony Krzyżem Walecznych — mieszkaniec Indii Zachodnich, dwóch Kanadyjczyków, Walijczyk, Szkot i Anglik.

Ostatnim dowódcą dywizjonu był mjr pil. Referowski.

(cdn)

[1]) Lot ten opisał dokładnie Bohdan Arct w swoim opowiadaniu pt. „Dziubek", zamieszczonym w Nr. 34—35 „Skrzydlatej Polski" z dnia 19—26 sierpnia 1956 roku.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



HELIO H-391 B „COURIER" ● USA

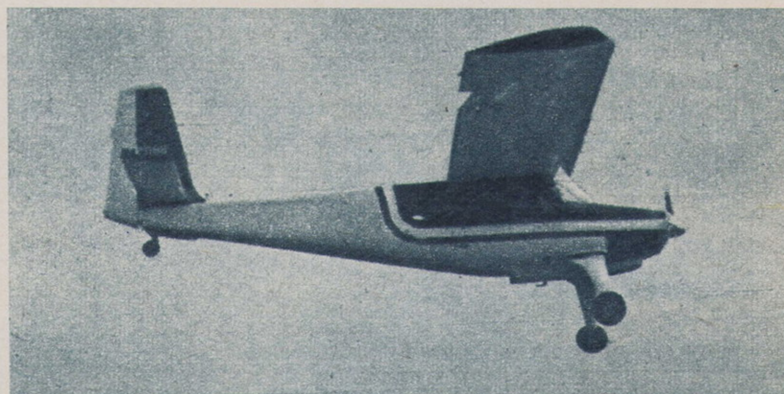
MYŚLĄ przewodnią konstruktorów: dr. Otto C. Koppen i dr. Lynn Bollinger było stworzenie samolotu, który mógłby bezpiecznie latać na małych prędkościach, lądować oraz startować wykorzystując nawet niewielkie skrawki terenu, zachowując jednocześnie dobre osiągi w locie szybkim. Po długoletnich próbach samolotów doświadczalnych powstała wreszcie użytkowa, czteromiejscowa wersja samolotu H-391 B „Courier". Samolot jest niezwykle bezpieczny w locie na małych prędkościach, przeciągnięty nie wpada w korkociąg i zachowuje pełną sterowność. Może być używany jako samolot turystyczny, lekki komunikacyjny lub transportowy.

Helio „Courier" jest jednosilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła o stałym profilu (NACA-23012). Na krawędzi natarcia umieszczone są automatycznie otwierane skrzela złożone z 4 niezależnych odcinków. 74% krawędzi spływu zajmują szczelinowe klapy-poszerzacze. Niewielkie lotki wspomagane są w pracy przez przerywacze umieszczone tuż za skrzelami w skrajnej części skrzydła i otwierane w chwili wychylenia lotki do góry. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa z kesonem noskowym.

Kadłub konstrukcji skorupowej mieści pod płatem czteroosobową kabinę (dwuster). Wejście do przednich foteli z lewej, do tylnych z prawej strony. Tylne fotele mogą być usunięte w wersji transportowej (450 kG). Usterzenie wysokości wychylane w całości. Podwozie klasyczne z amortyzatorami w kadłubie. Koła samoustawialne umożliwiają start i lądowanie z bocznym wiatrem.

Silnik Lycoming GO-435 o mocy 260 KM. Rury wydechowe zebrane w kolektor podkadłubowy. (IS)

Samolot turystyczny i transportowy H-391 B „Courier"



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	11,89 m
Długość	—	9,15 m
Wysokość	—	7,10 m
Pow. nośna	—	21,46 m²
Wydłużenie	—	6,6

Ciężary:

Ciężar własny	—	861 kG
Ciężar w locie	—	1 362 kG
Obciąż. pow.	—	63,5 kG/m²
Obciąż. mocy	—	5,25 kG/KM

Osiągi:

Prędk. przel.	—	251 km/h
Prędk. min.	—	49 km/h
Prędk. wznosz.	—	5,5 m/sek
Pułap	—	7 810 m
Zasięg	—	960 km
Start na przeszkodę 15 m	—	152 m



Człowiek PTAK

LEO VALENTIN

(4)

Przełożył: ZBIGNIEW STOLAREK

Nadchodzi wreszcie dzień pierwszego skoku z samolotu. Zgromadzony na terenie ćwiczeń stick z dwunastu ludzi (równie dobrze może być ich dziesięciu jak piętnastu) dostaje po dwa spadochrony na człowieka i plan kolejności skoków: pierwszy X, drugi Y itd... Wsiadamy do samolotu. Ludzie lokują się na ławkach, w głębi kabiny. Samolot startuje.

Pośród huku silników zamknięci w pudle, które drży każdym swoim członem, kandydaci na skoczków przeżywają wielką, wzrastającą tremę, dotkliwy lęk... To wówczas wzywa się ze wszystkich sił cudu, czeka na jakieś wydarzenie, które nie nastąpi, a które zmusiłoby maszynę do powrotu na ziemię, na ziemię ludzi — nie jesteśmy ptakami, przecież to widać, jesteśmy ludźmi! Więc na ziemię, jak najprędzej! Jak najprędzej na ziemię!... I te rozdziawione drzwi, które wiodą w próżnię otwierającą się pod światło jak paszcza samych piekieł! To właśnie w nią przyjdzie zaraz skoczyć. Owszem, ze spadochronem, no oczywiście, że ze spadochronem, lecz co tu można wiedzieć?... Och, ileż myśli kotłuje się w głowie gościa, który ma skakać!

Instruktor wie o tym. Czuje to. W takiej chwili musi wziąć chłopców w garść. Najczęściej intonuje piosenkę, prawdziwą piosenkę marszową, która działa jak zastrzyk. Lecz samolot jest już na wysokości 500 metrów — na znak pilota pada rozkaz:

— Czterej pierwsi przygotować się!...

Wtedy kabinę zalega nagła cisza. Nie słychać nic więcej prócz ciężkiego głosu silników. Pierwsza czwórka już stoi. Już przyczepili do linki stalowej biegnącej przez kabinę karabinki lin, które rozwijając się, spowodują samoczynne otwarcie spadochronów. Są bladzi. Utkwili oczy w instruktorze, powierzając jemu, (który wie) wszystko — swój strach, swoje życie. Jaka prośba w ich wzroku! To wówczas instruktor musi okazać się zdecydowany, nie przestając być serdecznym. Pamięta przecież swój pierwszy skok i strach, który jego również przyprawił o drżenie. Lecz wystarczy trochę (powiedzmy raczej dużo) woli! Rzadko bywa, aby ktoś nawalił ale czasem i tak się zdarza — wtedy przychodzi człowiekowi na myśl że „w gruncie rzeczy ma chłopak rację!".

— Pierwszy do skoku!...

„Pierwszy" staje już przed drzwiami, wystawia ręce na zewnątrz, na krawędź. Nie wie, gdzie, skierować wzrok: byle gdzie, tylko nie na tę próżnię otwierającą się przed nim — więc patrzy na przykład na stopy, na swoje stopy, którymi jeszcze może dotykać podłogi, jakże solidnej, dającej oparcie. Wreszcie, żeby już z tym skończyć, zamyka oczy, czekając na rozkaz, który zaraz spadnie niczym nóż gilotyny... i który spada:

— Go!

Jak gdyby dla uniknięcia ciosu, chłopak chowa głowę w ramiona, waha się moment. Wówczas zamaszyste klepnięcie po ramieniu kończy to, co nazbyt dyskretna odwaga pozwalała mu widzieć tylko w zarysie.

— Drugi do skoku!...

I skoro tylko linka stalowa klaśnie o kadłub, dając znać, że lina desantowa się urwała i pierwszy spadochron otworzył:

— Go!

I tak aż do ostatniego.

Najczęściej — rzuciwszy najpierw okiem na moich chłopaków zawieszonych pośród nieba, by stwierdzić, że wszystko się odbywa jak należy — skakałem z kolei i ja: każdy z nich czuł się raźniej, wiedząc już w chwili startu, że po ich skoku nastąpi i mój.

Pewnego dnia zostałem zawezwany przez komendanta szkoły w Pau. Stwierdził właśnie, że nie posiadam dyplomu, uważał więc, że powinienem złożyć egzamin dyplomowy na instruktora! Czyż sam sobie miałem przyznawać tytuł instruktora? Był to szczyt absurdu. Jednak na tyle już znałem armię i wszechstronny regulamin, że zbytnio się temu nie dziwiłem. W wyniku ożywionej wymiany zdań sprawę w końcu wygrałem i otrzymałem wspaniały, a zupełnie mi niepotrzebny dyplom.

Uświadomiliśmy sobie, że teraz — kiedy konstrukcja spadochronu została doprowadzona do stanu niemal idealnego — większą odpowiedzialność za wypadki ponoszą ludzie niż taki czy inny sprzęt. Ilu ludzi już widziałem, którzy uniknęliby śmierci, gdyby umieli się zdobyć na trochę ostrożności i skromności. Ale jak wybić komuś z głowy chęć „zadziwienia galerii".

Tak było z owym instruktorem, który cały swój honor upatrywał w wykonywaniu afekciarskich ślizgów z chwilą, gdy się tylko otworzył nad nim spadochron. Ślizg jest manewrem, uprawianym przez wszystkich zawodowców; ciągnąc taki czy inny zespół linek można nadawać kierunek swojemu opadaniu, a co najmniej wyminąć na przykład linię wysokiego napięcia lub inną przeszkodę na ziemi, ponieważ czasza spełnia wówczas rolę żagla. Jest to manewr zupełnie bezpieczny.

Ale ów instruktor poszedł o wiele dalej. Chwytając kilka linek ściągał je aż do obrzeża czaszy; w praktyce więc powietrze nie podtrzymywało już tkaniny i nasz bohater niemal w mgnieniu oka osiągał szybkość 150 kilometrów na godzinę. Znalazłszy się na 100 czy 150 metrów od ziemi, puszczał linki, powietrze znów wypełniało czaszę spadochronu, który już normalnie opadał z nim na ziemię. Nazywaliśmy to „ślizgiem śmierci". Nie myśleliśmy jednak, że jest to określenie aż tak celne.

Pewnego dnia zdarzyło się bowiem, że gdy puścił linki, zaplątały się mu między nogi. Czasza zwinęła się — instruktor zabił się na naszych oczach.

Prawie podobny wypadek wydarzył się jednemu z moich kolegów B..., który w czasie wojny zdobywał się na wyczyny zgoła sensacyjne. Do Pau przybył jako instruktor w tym samym czasie co i ja. Gdy pewnego poranka odbywały się ćwiczenia skoków z samoczynnym otwarciem, po otwarciu spadochronu poszedł w zawrotny ślizg ściągnąwszy obrzeże czaszy do wysokości głowy. Opadając w coraz bardziej wzrastającą szybkością, niemal w mgnieniu oka doścignął porucznika, który skakał tuż przed nim. Czy go nie zauważył? Czy nie mógł wyminąć? W każdym razie zderzenie stało się nieuniknione. Wpadli na siebie. Obydwa spadochrony skręciły się. W ostatnim momencie porucznik zdołał otworzyć spadochron zapasowy, lecz mój kolega, uwikłany w linki nie zdążył... Resztę łatwo odgadnąć. Tak zginął przez nieostrożność, jeden z asów „Batalionów Nieba" — B...

Z każdego śmiertelnego wypadku — jak ciężko by on nas nie dotknął — zwykliśmy wyciągać wnioski na własny użytek. Jeśli chodzi o mnie, zawsze się wystrzegałem „ślizgów śmierci" i wiem, że dla spadochroniarza jest sprawą równie ważną patrzeć w dół — bo przecież tam w dole, jest ziemia: życie lub śmierć — jak dla automobilisty patrzeć przed siebie.

Tylu moich kolegów zginęło w czasie wojny i później, a żaden z ich wyczynów wojennych — tych niezliczonych wyczynów, z których składa się zwycięstwo — nie doczekał się nawet wzmianki, chciałbym więc tu wspomnieć, jak gdyby oddając salut jednemu z najlepszych z nas, pewną jego akcję.

Działo się to w końcu 1944 roku. B... był podówczas w Holandii, gdzie toczyły się zażarte walki. Należał do jednej z grup komandosów, których zadaniem było podważać morale nieprzyjaciela. Choć jest to określenie niezmiernie gładkie, każdemu jednak wiadomo o co chodzi, sprawa polega na podejmowaniu jak najbardziej niepowszednich, jak najbardziej oszałamiających akcji, które wprawiają nieprzyjaciela w osłupienie, niepokoją go, łamią. Są to również — nikt nie ma chyba wątpliwości — przedsięwzięcia jak najbardziej niebezpieczne. Gdy się trafiała okazja B... nie tracił czasu na wahania od razu na pierwszy rzut oka wiedział co robić.

Tak więc pewnego dnia otrzymał wiadomość, że akurat w takim a takim miejscu znajduje się sztab główny Feldgendarmerie na Holandię. Zebrał ludzi swojego sticku i w kilku słowach nakreślił sytuację.

— Złożymy im — powiedział — wizytę, urządzimy taką maleńką siurpryzę.

— Znowu pchasz się wilkowi w paszczę — rzucił jeden z jego ludzi.

— Pewnie. Tylko nie ma co marzyć, aby do sztabu głównego można się wedrzeć siłą... Wy rozpoczniecie strzelaninę z wartownikami, zajmiecie się nimi dopóki będziecie mogli, utrzymując ogień ciągły. Przez ten czas postaram się odwalić swoją robotę...

Tak się też stało. Podczas gdy koledzy rozrabiali jak wszyscy diabli u wejścia B... paradował po korytarzach zamku niby po własnym domu. Szukał drzwi, tych jednych jedynych, które go interesowały. Gdy je znalazł, otworzył po cichu, trzej pochyleni nad stołem oficerowie otaczali czwartego, który coś wrzeszczał przez telefon. B... cisnął w ten obrazek rodzinny bombę i zniknął. Wyekspediował dowódcę Feldgendarmerie do germańskiej Walhali.

Pozostawało jeszcze wymknąć się rozwścieczonym Niemcom. Cały zamek i park rozbrzmiewały prędkim stukotem kroków, zdyszanymi gonitwami, seriami z pistoletów maszynowych, które zdawały się same bić ze wszystkich stron. Wszystkie wyjścia były obstawione. B..... zdołał wydostać się z zamku, lecz któraś seria rozłożyła go na ziemi w momencie, gdy zmyliwszy trop wydostał się za linię posterunków. Pozostawiono go z przeświadczeniem, że zginął. Następnego dnia znaleźli go Niemcy — został umieszczony w szpitalu. Jeszcze oddychał. Z piersi i płuc wydobyto mu tuzin kul. Dzięki staraniom lekarskim, a przede wszystkim dzięki swej niepowszedniej żywotności, stanął wkrótce na nogi. Zwyciężył śmierć. Ona jednak nie zapomniała o nim.

Rys. J. Grabiański



Jak z worka sypnął się nasz rój wspomnień. Nie wszystkie one mają siłę argumentu, ale wszystkie świadczą korzystnie o człowieku a niektóre również i o tym przyrządzie, jakim jest spadochron. Ilu lotników może mu zawdzięczać, że nie stracili życia na wojnie — i to okolicznościach, kiedy według wszelkiego prawdopodobieństwa śmierć powinna nastąpić nieuchronnie!

Tak właśnie przydarzyło się jednemu z moich przyjaciół, kapitanowi lotnictwa. Podczas pewnego raidu nocnego nad Zagłębie Ruhry jego maszyna, wzięta w obroty przez artylerię przeciwlotniczą, zaczęła płonąć. Natychmiast padł rozkaz skakania ze spadochronem. Od jednego krańca kadłuba po drugi płomienie dobywały się z silników, pożerały skrzydła — było jasne, że w ciągu dwóch minut będzie po samolocie. Jeden po drugim, w przepisanym porządku, skakali: nawigator, bombardier, strzelcy pokładowi, pilot. Mój przyjaciel kończył przymocowywać spadochron do uprzęży, gdy naraz samolot zakolebał się z mocnym trzaskiem. Ciśnięty gwałtownie o ścianę, stracił przytomność. Można wyobrazić sobie jego osłupienie, gdy ocknął się na ziemi, pośród grupy Niemców — cały i zdrów! Siła eksplozji, która go wyrzuciła w noc „szczęśliwej doliny" widocznie musiała spodować również otwarcie spadochronu. Tak więc wykpił się z tego wszystkiego kilkoma miesiącami niewoli.

Ktoś inny wymigał się kosztem pary butów. Będąc strzelcem pokładowym na bombowcu siedział w tylnej wieżyczce, na swoim posterunku, gdy seria artylerii przeciwlotniczej przecięła maszynę na pół. Ogon, w którym się znajdował zaczął spadać, wirując z wysokości trzech tysięcy metrów. A jednak nasz bohater miał szanse uratowania się, czmychnął z tego swojego domostwa i znalazł się nagle w powietrzu, ale obie jego nogi tkwiły (?!) unieruchomione w wieżyczce. Zaryzykował więc skok metodą zrywu, pociągnął za uchwyt linki wyzwalającej — wskutek szybkości spadania spadochron otworzył się, a gdy powietrze wtargnęło do czaszy, został dosłownie wyrwany ze swego miejsca. Gdy otworzył oczy, już kołysał się pod spadochronem... ale bez butów — zostały w wieżyczce, w której omal nie przyszło mu zostawić co najmniej obydwu nóg.

Wspomnienie pewnego niebanalnego wypadku wiąże się także ze szkołą wojsk desantowych w Lennion.

Mój zastępca i ja właśnie wyrzuciliśmy z samolotu dwunastu młodych spadochroniarzy. Pozornie wszystko poszło jak najlepiej, zabraliśmy się więc do wciągania na pokład lin desantowych (poza drzwiami mogą one stanowić pewne niebezpieczeństwo podczas lądowania), gdy naraz jeden z nich zaczął nieoczekiwanie stawiać opór. Wychyliłem się z kabiny, jakież było moje zdumienie, gdy zobaczyłem, że któryś z dwunastki spadochroniarzy wisi pod samolotem. Niewątpliwie ramię zaplątało mu się w linę i — działając jak hamulec — uniemożliwiło zerwanie się sznurka łatwo zazwyczaj pękającego. Gość huśtał się więc w przestworzach jak korek na nitce. Należało go czym prędzej wyciągnąć z tego ambarasu.

Na szczęście nie sprawiał wrażenia, że uważa swoją sytuację za tragiczną. W sposób bardzo przytomny odpowiadał na nasze znaki, jakby zresztą nie było, nie stracił głowy. Dwie możliwości wchodziły w grę, by mu przywrócić wolność, albo odciąć na dostatecznej wysokości, tak aby z „gwarancją" bezpieczeństwa mógł otworzyć spadochron zapasowy, albo też ruszyć z nim nad morze i tam, lecąc nad samą powierzchnią, zrzucić go w wodę. Postanowiliśmy wybrać pierwszą ewentualność, nie wiedząc czy chłopak pływa na tyle dobrze, żeby się z tego wykaraskać przy pełnym ekwipunku. Ponownie wychyliwszy się w jego stronę, wyciągnąłem niemiecki sztylet. Chłopak przytaknął. Przeciąłem linę. Spadał około czterdziestu metrów. Już zaczynałem tracić nadzieję, gdy wreszcie jego zapasowy spadochron wywinął się i otworzył.

Nie ma co, było nam ciepło.

W spadochroniarstwie dzieje się nie inaczej jak w każdej innej dziedzinie, ostrożność nie zawsze idzie w parze ze wzrostem umiejętności. Przeciwnie! Powyżej mówiłem już co się przydarzyło wskutek fanfaronady czy nieostrożności, dwum moim kolegom, którzy przecież byli mistrzami w swym zawodzie. Mógłbym przytoczyć wiele innych wypadków śmiertelnych, jakim ulegli zawodowi spadochroniarze w analogicznych okolicznościach. Ograniczę się tylko do jednego.

(cdn)

Kronika Aeroklubów

REZOLUCJE I UCHWAŁY AEROKLUBÓW

W odpowiedzi na apel aeroklubów w Gdańsku i Bydgoszczy (patrz „Skrzydlata" nr 19 z dnia 7 maja br.) otrzymaliśmy rezolucje i uchwały z następujących aeroklubów i szkół APRL: Warszawy, Poznania, Ostrowa Wlkp., Torunia, Wrocławia, Rzeszowa, Katowic, Łodzi, Stalowej Woli, Grudziądza, Jeleniej Góry, Leszna i Lęborka, których z uwagi na ograniczoną ilość miejsca w czasopiśmie nie jesteśmy w stanie drukować. Wszystkie one wyrażają solidarnie stanowczy protest przeciwko próbom organizacyjnego włączenie aeroklubów do LPŻ.

ŁÓDŹ

Wielką uciechę sprawił mieszkańcom Sieradza (zwłaszcza tym najmłodszym) udział samolotów w uroczystościach 1-szomajowych. W czasie wiecu na rynku, samolot krążył nad miastem zrzucając czerwone chorągiewki ze spadochronem. Chciałbym poprosić redakcję o podziękowanie w naszym imieniu załodze samolotu SP-APP i Aeroklubowi Łódzkiemu za tak atrakcyjny udział w obchodzie Święta Pracy.

M. Skowroński
Sieradz

RZESZÓW

Z początkiem maja Aeroklub Rzeszowski uruchomił loterię lotniczą. Ciągnienia i wygrane losy realizowane będą w każdą niedzielę, chociaż realizacja ich zależna jest w dużej mierze od pogody. Losy są bardzo atrakcyjne. Uczestnicy lotniczej gry loteryjnej mają duże szanse na oglądanie swego miasta i okolic z lotu ptaka, bowiem szczęśliwców czeka w nagrodę bądź lot nad lotniskiem, miastem lub okolicą, a dla odważnych nawet akrobacja i loty w nocy. Zwłaszcza te ostatnie powinny amatorom dostarczyć moc wrażeń.

Na marginesie trzeba zaznaczyć, że loteria lotnicza cieszy się dużą popularnością, nie mniejszą niż „Karolinka" czy „Lajkonik" i że jej zorganizowanie było bardzo pomysłowe.

Zbigniew Swider

Z POSIEDZENIA KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

Na zebraniu Komisji Szybowcowej APRL 5 maja 1957 r. w Szkole Szybowcowej w Jeżowie wysunięto kilka wniosków:

1. Krótki termin dzielący nas od Mistrzostw Świata nie gwarantuje wykonania na czas szybowca typu „Standart". wobec tego postanowiono wystawić „Osę" z pewnymi przeróbkami.

2. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów odbędą się w Jeżowie w terminie od 7—25 lipca. Pierwsze trzy dni przewiduje się na trening dla zawodników. Do udziału w Mistrzostwach kwalifikują wyczyny uzyskane w br. do dnia 30.VI.57, punktowane wg. regulaminu całorocznych zawodów „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera. W Mistrzostwach mogą brać udział piloci w wieku do lat 21. Zawody odbędą się na szybowcach typu „Mucha". Klasa pilota nie ogranicza udziału w Mistrzostwach. Konkurencje Mistrzostw będą obejmowały przeloty prędkościowe i odległościowe.

3. Odnośnie projektu wprowadzania opłat za szkolenie szybowcowe, Komisja uznała go za słuszny, jednakże ze względu na ogólne warunki materialne, proponuje odłożenie wprowadzenia go w życie na późniejszy okres. Natomiast Komisja zaleca wszystkim aeroklubom wprowadzenie obowiązkowej i rejestrowanej pracy społecznej pilotów na rzecz aeroklubu, jako częściowej rekompensaty za loty. Odnośnie kosztów przejazdów na kursy żaglowe i wyczynowe do Szkół Szybowcowych, Komisja zaleca aeroklubom pokrywanie częściowe lub całkowite kosztów przejazdu tym pilotom, którzy na to zasługują, a którym warunki materialne nie pozwalają na tego rodzaju wydatki. Odnosi się to szczególnie do aeroklubów, położonych w dużych odległościach od Szkół Szybowcowych.

4. W związku z planem potrzeb sprzętowych na lata 1958—60 Komisja zakwestionowała słuszność zakupu szybowców „ABC" i „Sroki". Proponuje się również Biuru APRL wystąpić do aeroklubów z ofertą sprzedaży szybowców „Jaskółka" aeroklubom po cenie zniżonej. Sugeruje się również zwiększenie sprzętu na lata następne celem należytego zabezpieczenia potrzeb wyszkoleniowych. Komisja stwierdza, że udział pozycji budżetu przewidzianej na sprzęt szybowcowy jest stanowczo za mały w stosunku do całego budżetu APRL.

5. Komisja przyjęła z pewnymi poprawkami warunki techniczne dotyczące szybowca wysokowyczynowego o doskonałości 32—35.

6. W sprawach różnych, postanowiono zwrócić się do Departamentu Lotnictwa MK o zrewidowanie dotychczasowego trybu wydawania świadectw pilota pod kątem zmniejszenia formalności. Poza tym Komisja nie widzi konieczności wymagania egzaminów państwowych od pilotów szybowcowych.

Wysunięto również wniosek o wystąpienie do PIHM o podawanie drogą radiową komunikatów Met-Szyb. Poruszono także sprawę przyśpieszenia wydania nowych przepisów i instrukcji dotyczącej wykonywania lotów.

Celem ożywienia polskiej myśli konstrukcyjnej i nadrobienia zaległości w konstrukcjach lotniczych, wysunięto wniosek do Zarządu APRL o rozpatrzenie możliwości stworzenia zespołów konstruktorskich z zaoszczędzonych etatów oraz powołania z powrotem do pracy w swoim zawodzie kadr inżynierskich z lotniczym wykształceniem.

Komisja obradowała w nowym składzie wynikającym z połączenia z członkami Komisji Technicznej.

E. A.

CO CZYTAĆ?

„NA PODBÓJ NIEBA" — opracował Eugeniusz Banaszczyk, okładkę i kartę tytułową projektował Włodzimierz Lewiński. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1957 r., str. 620. Wydanie I, nakład 10 000 egz. Cena zł 31.20.

Autor we wstępie pisze m. in.: „Do tej pory odczuwało się i to nie tylko w naszym kraju, brak wydawnictwa, które mogłoby poinformować tak zwanego laika o ogólnej wiedzy o lotnictwie, o jego historii i jego poszczególnych dziedzinach, tak pięknie w przeciągu ostatnich pięćdziesięciu lat rozwiniętych. Ukazywały się co prawda liczne popularne opracowania, lecz żadne z nich nie mówiło o lotnictwie jako o całości. Książka ta ma w pewnej mierze zaradzić temu i zaspokoić ogromne zainteresowanie lotnictwem, jakie obserwuje się w naszym społeczeństwie".

Mogę tu dodać, że chociaż bynajmniej nie uważam się za laika lotniczego to z cennej pracy E. Banaszczyka dowiedziałem się wielu nieznanych mi rzeczy. Mam wrażenie, że „Na podbój nieba" znajdzie się w biblioteczkach wszystkich ludzi związanych z lotnictwem, chociażby nawet w poszczególnych działach wiedzieli znacznie więcej niż może im dać obszerna — ale przecież z natury rzeczy ograniczona rozmiarami — książka. Jest w niej bowiem mowa o wszystkich dziedzinach lotnictwa: baloniarstwie, szybownictwie, spadochroniarstwie, lotnictwie silnikowym, śmigłowcach oraz wiatrakowcach, samolotach wojskowych i komunikacyjnych, a nawet dość obszernie o lotach ptaków i meteorologii. Ja w każdym razie stawiam książkę Banaszczyka na honorowym miejscu na mojej półce z wydawnictwami lotniczymi i jestem pewien, że nieraz będę do niej zaglądał.

Mając przed sobą olbrzymi materiał autor musiał posegregować go na mniej lub więcej wartościowy. Następnie musiał zawrzeć poszczególne działy w ściśle określone objętościowo ramy. I tak zresztą książka jest bardzo obszerna. Nie będę się więc spierał czy np. rozdział o baloniarstwie nie jest przypadkiem za długi na niekorzyść lotnictwa silnikowego. Najważniejsza wydaje mi się, że „Na podbój nieba" jest książką — pomimo dużych rozmiarów — „strawną" i ciekawą. Uzyskał to autor m. in. przez dobrze dobrane wstawki autentycznych opisów poszczególnych sławnych lotników i konstruktorów, przez żywą, a jednak prawie zupełnie pozbawioną dłużyzn narrację.

Książka nie jest, niestety wolna tak od błędów rzeczowych jak i sformułowań z którymi trudno się zgodzić. Jeśli chodzi o błędy rzeczowe to jest ich stosunkowo — jak na rozmiary pracy — niewiele. Ważniejsze z nich to: nie sterowiec a samolot pierwszy był nad biegunem północnym (str. 152), bardzo powątpiewam czy model śmigłowca Tańskiego z r. 1907 mógł odbywać wzloty, nawet gdyby posiadał silnik benzynowy (str. 224), ze wszystkich dostępnych źródeł wynika, że szachownice lotnicze polskie pierwszy wymalował na swym samolocie por. pil. inż. Stec ze Lwowa (str. 523), 300 dywizjon w Anglii był jednostką bombową, a nie myśliwską (str. 533).

Sprawa przedstawia się gorzej jeśli chodzi o przedstawienie nowszej historii lotnictwa polskiego (co do spraw dawnych autor zupełnie słusznie zastrzega się: „Dostępne wydawnictwa zagraniczne różnią się niekiedy znacznie w ocenie niektórych wydarzeń. Trudno czasami dojść prawdy"). Jeśli chodzi o sportowe lotnictwo okresu międzywojennego to autor skrytykował rzeczy nieistotne lub nawet takie, które w ogóle nie miały miejsca, jak np. zmuszanie Żwirki i Wigury do lotu co skończyło się ich śmiercią (jakie są realne podstawy takiego strasznego oskarżenia?), o składzie aeroklubów „poza oficerami lotnictwa wojskowego członkami ich byli posiadacze własnych samolotów", o traktowaniu kobiet-lotniczek „przydzielano im na przykład z reguły gorsze samoloty, w ogóle w widoczny sposób gorzej traktowano je od mężczyzn". Te dwa ostatnie sformułowania mogą wywołać tylko wesołość u ludzi, którzy pamiętają te przecież niezbyt odległe czasy.

E. Banaszczyk nie podał natomiast istotnych braków naszego lotnictwa sportowego, do których zaliczyłbym: bardzo niski budżet, nadmierną ingerencję wojska w życie klubów, nie posiadanie własnych lotnisk, błędny skład osobowy klubów (głównie młodzież studiująca — zresztą biedna jak myszy kościelne!).

Jeśli chodzi o przedwojenne lotnictwo wojskowe to jedno zdanie na str. 525 zupełnie wypacza rzeczywistość: „Rosnące zainteresowanie społeczeństwa zagadnieniami lotnictwa, znajdujące swój wyraz także w przeznaczaniu przez nie wysokich sum na lotnictwo wojskowe, wpłynęło w decydującym stopniu na jakościowe polepszenie sprzętu". Napisałem „wypacza rzeczywistość" bo nie każdy młody czytelnik wie o tym, że tzw. pożyczka lotnicza nigdy nie zamieniła się w samoloty, a budżet naszych sił powietrznych w r. 1939 był **150** razy mniejszy od budżetu Luftwaffe. To była podstawowa słabość Polski w powietrzu!

J. KOWNACKI







Z lewej: Model na uwięzi samolotu P-26 A (USA). Silnik 3,5 cm^3. Rozpiętość skrzydeł 685 mm.

Zdjęcie pierwsze z prawej: Model czechosłowackiego samolotu Meta - Sokol, wykonany przez Kolar'a.

Z prawej: Model delty wykonany przez modelarzy malajskich. Silnik umieszczony jest w środku skrzydeł.

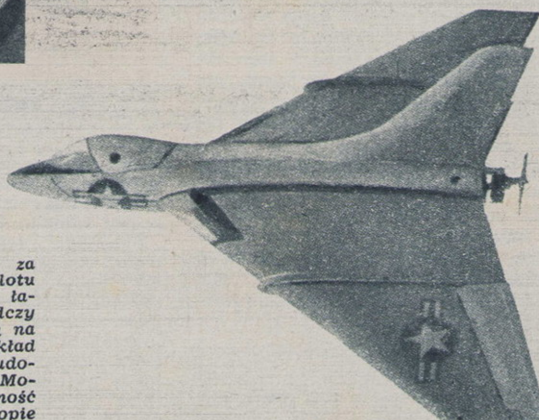
LOT CZY WYKONANIE?

OGROMNY rozwój i postęp w dziedzinie modeli zdalnie kierowanych spowodował, że w ostatnich latach modele redukcyjno-latające zaczynają nabierać coraz poważniejszego znaczenia.

Bacznie obserwując prasę modelarską z obydwu stron oceanu na przestrzeni ostatnich kilku lat, można dojść do wniosku, że powoli, ale stale model redukcyjny wypiera wyczynówki o kształtach nie bardzo podobnych do samolotu. W tej chwili, podobnie zresztą jak w wielu innych dziedzinach sportu, modelarze dzielą się na dwie grupy — jedna stanowiąca ogromną większość, to wielomilionowa masa amatorów, druga, właściwie „zawodowców", którzy stanowiąc przeważnie ekipy fabryczne, żyłują i tak już niesłychanie wyśrubowane wyniki. W jednej tylko dyscyplinie szybowców A-2 utrzymuje się nadal czyste amatorstwo, tam bowiem nie decyduje super-silnik czy super-guma. Ogromna większość, ta wielomilionowa masa, buduje dla przyjemności, właśnie dla tej prawdziwej przyjemności obserwowania w locie modelu, którego sylwetka prawie wcale nie różni się od prawdziwego samolotu. Nie każdego jednak nawet na zachodzie stać na kupno drogiej jeszcze aparatury zdalnego sterowania, buduje on więc model redukcyjno-latający, ale punktem jego ambicji jest, by był on najbardziej wierną kopią samolotu. Stąd fakt ogromnej popularności tych modeli, stąd miliony zestawów materiałowych, konkurujących z sobą właśnie czynnikiem podobieństwa do samolotu. I w tym momencie wyłania się stary, odwieczny problem: co decydujące o zwycięstwie — lot czy precyzja wykonania.

Problem ten właściwie jest dotąd nierozwiązany, dowodem jest np. zapalczywa dyskusja, tocząca się na łamach brytyjskiego „Aaeromodeller'a" wywołana protestem po „Concourse de Elegance", odbytym w ramach Mistrzostw W. Brytanii. Słynny zawodnik, kapitan Milani, uczuł się pokrzywdzony uzyskaniem tylko trzeciego miejsca przez jego model na uwięzi bombowca „Dornier-215", uznanego przez sędziów za gorszy od 4-silnikowej „fortecy" Boeing'a. Model kpt. Milani lądował na małym gazie (trzecią linką chował i wysuwał w locie klapy). „Forteca" zwycięzcy ledwo wystartowała, ale było za to cudem precyzji i kunsztu wykonanie najdrobniejszych szczegółów. Dyskusja trwa i wobec zbliżających się zawodów w Warszawie w połowie września br. warto ją uważnie śledzić, pamiętając, że i u nas takie protesty były dość głośne. Uważam, że w dziedzinie modeli na uwięzi łatwiej jest znaleźć jakieś kompromisowe rozwiązanie — trudniej jednak będzie, gdy chodzi o modele latające. Z obserwacji prasy zachodniej wynika, że w tym dziale jednak właściwości lotne modelu wyraźnie decydują. Świadczą o tym publikowane konstrukcje, ostatnio bardzo ciekawe i pomysłowe.

Nie ulega wątpliwości, że pogoń za krańcowym naśladownictwem samolotu jest w modelach na uwięzi o wiele łatwiejsza i bardziej kusząca — świadczy o tym frekwencja i obsada ilościowa na zawodach. Na Zachodzie na przykład istnieje obecnie kilka kierunków budowy modeli redukcyjno-latających. Modele maszyn historycznych (specjalność tradycjonalnych Anglików), dalej kopie samolotów ultra-lekkich, które stanowią właściwie większość, wreszcie modele odrzutowców (napęd z turbiną w kadłubie), w końcu bardzo rzadko budowane kopie śmigłowców (Paul Schoenky — USA). Anglicy przeważnie używają do modeli redukcyjno-latających silników 0,5 lub 0,8 cm. Anglik Ron Moulton, znany modelarz redukcyjny odwiedził kiedyś w Paryżu francuskiego konstruktora popularnego samolotu „Turbulent". Poprosił o plany samolotu, zmniejszył je w odpowiedniej skali i oto bez poważniejszych zmian proporcji powstał model tego ślicznego dolnopłata na silnik 0,8 cm. Nakład planów rozchwytano w tempie niespotykanym. Podczas Mistrzostw W. Brytanii w roku 1955 sensacją był latający model myśliwca Spitfire Mk-XIV na silnik 0,8 cm. Mimo kształtów bardzo trudnych do zastosowania w modelu — startował on bardzo ładnie i lądował na trzy punkty. Konstruktor zbudował — aż sześć prototypów, by wreszcie uzyskać sukces.



Powyżej: Model delty zdalnie sterowanej wykonany przez F. Biesterfelda (NRF). Silnik 1,5 cm^3. Śmigło pchające.



Jak-9 J. Dzienisa z Białegostoku.

Jak wiemy wszyscy bardzo dobrze, budowa modeli redukcyjno-latających wymaga przede wszystkim dużo czasu (no i niestety... balsy) i pracy tej nie można odkładać na ostatnie tygodnie przed zawodami, dlatego warto, by już dziś pomyśleć nad opublikowaniem regulaminu i że tak powiem „tendencji" sędziów, którzy oceniać będą nasze modele.

WITOLD ZIELEWICZ



Model samolotu Gerle-13, wykonany przez Węgra J. Meno



Mistrz Argentyny Iriarte z modelem zdalnie sterowanym przeznaczonym do akrobacji. Teleskopowe zastrzały zmieniają wznios w locie odwróconym. Foto: „Aeromodeller"

MAŁE LOTNICTWO NA ŚWIECIE

● Ogólnoamerykańskie zawody modeli latających dla zawodników odbywających służbę wojskową odbędą się w sierpniu br. W zawodach startować będzie 11 kategorii modeli: Modele z napędem mechanicznym 2 podklasy, modele szybkie 5 podklas — w tym odrzutowe, szybowce wyrzucane z ręki, akrobacyjne na uwięzi i do walki powietrznej (combat) oraz redukcyjne na uwięzi. Osobną kategorię tworzyć będą modele redukcyjne na uwięzi maszyn będących w użytkowaniu lotnictwa USA. Modele te muszą być wierną kopią danego samolotu. Rozpiętość skrzydeł: minimum 300 mm, maksimum 600 mm. Zespół startujący z tymi modelami może mieć maks. 3 modele — najlepsze z nich mają być demonstrowane na specjalnej wystawie zorganizowanej w Pentagonie (Ministerstwo Wojny USA).

● Na ostatnich zawodach mikromodeli w Chicago (USA) startowało zaledwie 22 zawodników przeważnie z modelami szybowców wykonanymi z balsy.

● 236 km/h wynosi obecnie krajowy rekord USA w kat. modeli na uwięzi do 5 cm^3. Ustanowiony został przez pannę Ed Rankin z Texas. Silnik modelu FOx-29-R (4,9 cm^3).

● AMA (Academy of Model Aeronautics) posiada 14 tysięcy członków w USA. Przewodniczącym AMA na rok 1957 został wybrany C. Mc. Cullough znany konstruktor modeli zdalnie sterowanych.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY

Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.

Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4-24 10.

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein**, inż. **Janusz Wojciechowski.**

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.

Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NAKŁAD: 31.030 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 30 MAJA 1957 R. B.25 Zam. 3230/C

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu



Projekt Krzysztofa Gębickiego z Krakowa.

Między nami KaeMeLowcami

„Czytając pierwszy numer KML nie przypuszczałem, że inicjatywa zorganizowania Klubu będzie przyjęta ogólnie z tak wielkim entuzjazmem, któremu sam obecnie uległem — pisze m. in. **Wiesław Banaszkiewicz** z Wołowa Śląskiego. — Uważam, że tego rodzaju współpraca między redakcją i członkami Klubu stanie się pomostem zbliżającym miłośników do rzeczywistego lotnictwa". My jesteśmy tego samego zdania i taki był właśnie główny cel stworzenia KML.

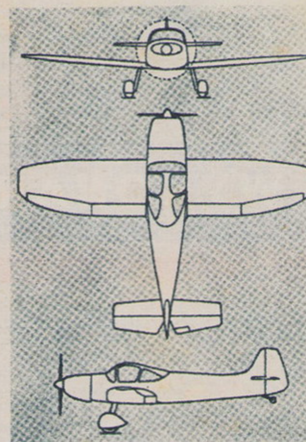
W dalszym ciągu swego listu kol. Banaszkiewicz podtrzymuje propozycję kol. Friedmana (SP nr 20) podziału członków na grupy oraz przeprowadzenia egzaminów (za grupami i egzaminami wypowiadają się także: **Zbigniew Urbański** z Ełka, **Elżbieta Sroka** z Gdyni, **Zenon Błaziak** ze Strzelc, **Jacek Rozwadowski** z Katowic i inni). Zastanawia się tylko nad ich stroną organizacyjną. Chodzi mu mianowicie o to, czy pytania będą publikowane w „Skrzydlatej", czy też rozesłane członkom indywidualnie.

Najlepszą formą naszym zdaniem (o ile oczywiście większość członków wypowie się za egzaminami kwalifikującymi ich do poszczególnych grup, a na to jeszcze musimy trochę poczekać) będzie ogłoszenie pytań w „Skrzydlatej", różnych dla poszczególnych grup (np. dziś zdają egzamin „Orły". Kto odpowie na X wymienionych pytań, zostanie członkiem tej grupy).

Słuszną również propozycję wysuwa **Jacek Rozwadowski** — stworzenia grup specjalistycznych, np. modelarskich, szybowcowych, spadochronowych, lotnictwa wojskowego, historii lotnictwa itp. Warto o tym podyskutować nie tylko ze „sztabem" KML, ale także drogą korespondencyjną wśród członków, wykorzystując publikowane w każdym numerze ich adresy.

PORADNIK amatora konstruktora

PIEL „EMERAUDE" FRANCJA



Do popularnych obecnie konstrukcji amatorskich, zaliczyć należy lekki, dwumiejscowy samolot francuski Piél „Emeraude". Jest to mały samolot konstrukcji całkowicie drewnianej produkowany w postaci kompletowych zestawów materiałowych przez francuskie zakłady lotnicze Piél. „Emeraude" jest budowany w dwóch wersjach: CP-30 z silnikiem o mocy 65 KM i CP-301 z silnikiem o mocy 90 KM (w obydwu wersjach Continental). Płat jednodźwigarowy z dźwigarem pomocniczym, wyposażony w klapy. Profil NACA-23012. Skrzydła, podobnie jak kadłub są kryte płótnem. Kabina mieszcząca dwa fotele obok siebie wyposażona w dwuster. Wejście do kabiny przez drzwi z obu stron kadłuba. Między przegrodą ogniową i tablicą przyrządów pokładowych umieszczony jest zbiornik paliwa.

„Emeraude" wykazał się bardzo dobrymi właściwościami lotnymi, przy małym zużyciu paliwa (7,18 — 7,9 kG/100 km) oraz prostotą konstrukcji umożliwiającą łatwą budowę.

DANE TECHNICZNE CP-30 (CP-301)

Wymiary: Rozpiętość — 8,02 m, długość — 6,4 m, pow. nośna — 10,85 m². **Ciężary:** Ciężar własny — 265 (344) kG, ciężar w locie — 500 (610) kG, obciążenie pow. — 46 (56) kG/m². **Osiągi:** Prędkość max. — 180 (210) km/h, prędkość przelotowa — 160 (190) km/h, prędkość wznoszenia — 3,5 m/sek. pułap — 4 000 m, zasięg — 800 (1 000) km. (P)

ZBIERAMY ZNAKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



CZECHOSŁOWACJA

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW

Wśród tych, którzy do 18 czerwca br. odpowiedzą na pytanie: jaki to samolot — rozlosujemy 5 zdjęć tego samolotu w formacie 13 x 18 cm. Odpowiedzi należy nadsyłać tylko na kartach pocztowych.



Rozwiązanie zagadki fotograficznej

Zamieszczone w nr 19 „Skrzydlatej" zdjęcie przedstawia prototyp polskiego samolotu szkolno-treningowego CSS-10 C. Za prawidłowe odpowiedzi zdjęcia wylosowali: **Karol Burnos** z Łodzi, **Janusz Palacz** z Poznania, **Bronisław Kaczmarczyk** z Sosnowca, **Ryszard Chowaniec** z Legnicy i **Roman Galisz** z Sobótki.

CZŁONKOWIE KML

43. Lech Świszczewski — Szczecin-Zdroje, ul. Walecznych 23/45 — PDD.

44. Wojciech Małz (filatelistyka — zdjęcia lotnicze) — Łódź, ul. Hutora 24/3.

45. Adam Panek (modelarstwo, zdjęcia lotnicze) — Łańcut, ul. Konopnickiej 1/5.

46. Zofia Patryłło — Bytom, ul. 28 Stycznia 2/10.

47. Stanisław Białczak (konstrukcje samolotów) — Frombork, Państwowy Dom Dziecka.

48. Marian Śledź (konstrukcje szybowców i śmigłowców) — Siedlce, ul. Dzierżyńskiego 8.

49. Zbigniew Oses (modelarstwo, samoloty komunikacyjne) — Kazimierz k/Poznania, ul. Chlewiska 52.

50. DANUTA MANASTERSKA (książki lotnicze) — Lublin, ul. Langiewicza 17 bl. „C".

51. Janusz Poszelężny (modelarstwo i książki lotnicze) — Ząbkowice Śląskie, ul. Wrocławska 17, ZSZ.

52. Cezary Hrynkiewicz (filatelistyka, książki) — Wrocław 2, ul. Dawida 9.

53. Elżbieta Sroka (książki) — Gdynia 1, ul. Kasztelańska 6/1.

54. Jacek Rozwadowski (lotnictwo wojskowe, książki i czasopisma w różnych językach) — Katowice, ul. Lisieckiego 26/3.

55. Jerzy Milewski (konstrukcje samolotów wojskowych i komunikacyjnych) — Wybrzeźno, ul. Dzierżyńskiego 7.

56. Wiesław Banaszkiewicz (astronautyka, filatelistyka, rozrywki umysłowe) — Wołów Śląski, ul. Sienkiewicza 2 m. 3.

57. Aleksander Dziamski (książki, czasopisma, zdjęcia) — Gdynia 7, ul. Bosa 18a.

58. Kazimierz Pietraszka (książki) — Bielsko-Biała, ul. Batorego 9a.

59. Stanisław Sosnowski (lotnictwo wojskowe) — Michałów, p-ta Krasocin, pow. Włoszczowa.

60. Zygmunt Białek (modelarstwo, konstrukcje lotnicze) — Bełchatów, ul. Wąska 7.

61. Jan Leoszko (modelarstwo, książki) — Tomaszów Mazowiecki, ul. Ujezdzka 7, m. 4.

62. Zenon Błaziak (konstrukcje samolotów) — Strzelce Opolskie, ul. K. Miarki 13, m. 4.

63. Ignacy Skoczyk (filatelistyka, odznaki pilotów sportowych) — Zakopane, ul. Kościuszki 18 „Czajka".

64. Janusz Wąsowski (modelarstwo, szybownictwo) — Warszawa — Rembertów, ul. Dzierżyńskiego 8, m. 8.

65. Michał Jarema (konstrukcje samolotów) — Warszawa,(ul. Podskarbińska 8, m. 12.

66. Augustyn Obal — Szopienice, ul. Wieczorka 14.

Pięćdziesiątym członkiem Klubu Miłośników Lotnictwa jest Danuta Manasterska z Lublina. Zgodnie z naszym postanowieniem (nagradzamy co pięćdziesiątego członka) otrzymuje ona upominek w postaci dwóch książek: „Na podbój nieba" Banaszczyka i „Czarne Krzyże nad Polską" — Skalskiego.

Historia LOTNICTWA

W odcinkach 8

19.IX.1784 r. — Bracia Robertowie i Colin-Hulin przelecieli na balonie odległość 186 km w ciągu 6 h i 40 min z Paryża do Beuvry.

16.X.1784 r. — Zastosowanie śmigła do balonu, wykonanego przez Francuza Blancharda w Londynie.

2.IV.1794 r. — Francuski generał Jourdan przystępuje do formowania kompanii wojska balonowego.

2.VI.1794 r. — Pierwsze wojskowe użycie balonu: Coutelle wznosi balon na uwięzi w twierdzy Maubeuge (Francja).

1795 r. — Francuz kapitan Coutelle bierze udział w kampanii wojennej z batalionem balonowym .

10—11.VI.1796 r. — Pierwszy lot nocny, wykonany na balonie przez Tetu-Brissy z Paryża do Bretanie.

MÓWIMY POPRAWNIE

WŁAŚCIWIE	NIEWŁAŚCIWIE	ŹLE
rozbieg		wybieg
dobieg		wybieg
silnik gwiazdowy	silnik gwiaździsty	motor gwiaździsty
wał korbowy	wał wykorbiony	
zwrot zewnętrzny, ZZ		górny martwy punkt GMP
zwrot wewnętrzny, ZW		dolny martwy punkt
gaźnik		karburator
pompa zębata	pompka zębata	p. trybikowa p. trybowa
pompa łopatkowa	pompka łopatkowa	p. paletkowa
przegroda ogniowa (ściana ogniowa)	przegroda przeciwpożarowa, ściana przeciwogniowa	